

SESIONES ORDINARIAS
2006
ORDEN DEL DIA N° 873

**COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO
DE LAS FACULTADES DELEGADAS
AL PODER EJECUTIVO NACIONAL
(LEY 25.561)**

Impreso el día 8 de septiembre de 2006

Término del artículo 113: 19 de septiembre de 2006

SUMARIO: **Acuerdo** entre el Poder Ejecutivo y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino S.A. para la renegociación del contrato de concesión de la misma. (4.799-D.-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 O.V.-206/06, por medio del cual se somete a estudio el Acta Acuerdo de renegociación del contrato con relación a la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA S.A.) suscripta por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– y la precitada empresa.

En virtud de los fundamentos que se exponen en el informe adjunto, 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. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Ar-

gentino Sociedad Anónima –NCA S.A.– para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fue otorgado mediante decreto 994/1992.

2. El acuerdo comprende la renegociación integral del contrato de concesión concluyendo así el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tienen por aprobada la integridad de las condiciones contenidas en el acta acuerdo, dejando a salvo la responsabilidad que atañe al Poder Ejecutivo nacional de efectuar aquellos ajustes en la redacción del texto siempre que resulten indispensables para garantizar la adecuación legal de la renegociación del contrato, manteniendo el sentido, el contexto y la armonía de los términos aprobados en el marco de las recomendaciones y observaciones formuladas en el siguiente punto.

3. Recomendar al Poder Ejecutivo que proceda a instrumentar y ratificar el acta acuerdo que es aprobado por la presente resolución formulando las siguientes observaciones:

a) La renegociación integral de las condiciones contractuales exige para cada una de las partes un proceso de transigencia que permita cumplir con el objetivo de garantizar la prestación eficiente de servicios. En este sentido, para esta comisión sería deseable la fijación de los niveles de canon y alquiler e inversiones en función de parámetros objetivos que fueron alterados en la ejecución del contrato por parte de normas de emergencia. No obstante lo cual, la fijación de un porcentaje y de montos mínimos de cumplimiento juntamente con la facultad del concedente de rescindir el contrato por culpa del concesionario constituyen pautas adecuadas para

garantizar la ejecución de las inversiones programadas.

b) Los planes de inversiones del quinquenio en curso deberían ser determinados y no determinables, toda vez que están relevadas las necesidades de infraestructura. No obstante, la especificación de un inventario de bienes de la concesión de la cláusula décimonovena en un plazo de 180 días permitirá ponderar razonablemente el plan de inversiones en mantenimiento y la preservación del valor del activo concesionado. Paralelamente, las exigencias de mayores inversiones en virtud de reclamos cruzados y deudas por canon fortalece la necesidad de garantizar el valor del activo concesionado.

c) Los montos sujetos a transacción en virtud de los “reclamos mutuos” deberían renegociarse con los resguardos establecidos en las normas administrativas vigentes y en los organismos de control, así como también contar con la aprobación de la ANSES y otros organismos técnicos involucrados a los efectos de evitar la incorporación de deudas del concesionario no razonables para justificar un monto adecuado para las partes.

d) Las actividades no esenciales y no reguladas que se habilitan e incorporan como “colaterales” en la cláusula decimotercera deberían constituir la base para la fijación del canon y alquiler e inversiones y encontrarse sujetas a las regulaciones y habilitaciones de las respectivas jurisdicciones donde se hallen. Es preciso destacar que el 50 % del producido de estas actividades colaterales ingresan al FFFSFI.

e) Debería incorporarse expresamente la obligación del concesionario en términos de calidad y confiabilidad de las redes sujetas a los servicios prestados.

f) Sería deseable que se establezca un mecanismo de contralor de las condiciones económicas y legales respecto de los bienes considerados “colaterales”.

g) Es conveniente que determine que las inversiones contempladas en la cláusula decimoséptima guarden relación en el tiempo con el valor actual neto de las mismas.

h) No debe admitirse que las obras establecidas en la cláusula 5.3.2 sean consideradas como inversión del concesionario si se realizan con aportes de la concedente.

i) Es necesario contemplar expresamente el desistimiento de la concesionaria y todos sus accionistas en forma íntegra e incondicionada a eventuales sus reclamos con motivo de la ley de emergencia y de otros anteriores a la misma, así como también contener la indemnidad al Estado y los usuarios por hechos de los accionistas, todo ello como condición previa a la firma del acuerdo.

4. Comuníquese, juntamente con sus fundamentos, al Poder Ejecutivo Nacional, a la Auditoría Ge-

neral de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación.

Sala de la comisión, 17 de agosto de 2006.

Gustavo A. Marconato. – Jorge M. Capitanich. – Graciela Camaño. – Luis F. Cigogna. – Marcelo E. López Arias. – Beatriz L. Rojkes de Alperovich. – Hugo D. Toledo.

INFORME

1. Introducción

En el marco de la situación social y de la crisis institucional, política, económica, financiera y productiva que afectó al país en el mes de diciembre de 2001, este Honorable Congreso sancionó la ley 25.561, declarando la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Por dicha ley de emergencia se delegaron al Poder Ejecutivo nacional las facultades para dictar las medidas orientadas a superar la crisis. Dentro de la emergencia declarada se dispuso pesificar y desindexar los contratos de servicios públicos, encomendando al Poder Ejecutivo nacional la renegociación de los contratos puestos en crisis.

La ley 25.561 fue luego ratificada y complementada por las leyes 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077.

Por su parte, el Poder Ejecutivo, a efectos de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos, dictó diversas normas reglamentarias y complementarias, en una primera etapa a través de los decretos 293/02 y 370/02, y luego por el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente.

A través del decreto 311/03, el Poder Ejecutivo dispuso que la renegociación estuviera a cargo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– órgano ad hoc presidido por los ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Integran la UNIREN un Comité Sectorial integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de dicha unidad.

A través de las normas dictadas posteriormente y en último término por la ley 26.077, el proceso de renegociación ha sido extendido hasta el 31 de diciembre de 2006.

En lo que se refiere al rol de este Congreso en esta cuestión, la ley 25.561, a efectos del contralor de los actos que llevar a cabo el Poder Ejecutivo

nacional en uso de las facultades delegadas, se estableció a través del artículo 20 de dicha norma crear esta comisión bicameral de seguimiento, asignándole el rol de controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo, fijándose que sus dictámenes serían puestos a consideración de ambas Cámaras.

La ley 25.790, por su artículo 4º, dispuso que el Poder Ejecutivo nacional debe remitir las propuestas de los acuerdos de renegociación de los contratos al Congreso, otorgándole intervención a esta comisión bicameral de seguimiento. Asimismo, dicha norma estableció que el Honorable Congreso debería expedirse dentro del plazo de sesenta días corridos de recibida la propuesta.

2. *Antecedentes de la renegociación con la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino (NCA S.A.)*

2.1. *Del contrato de concesión.*

La empresa de transporte ferroviario de carga Nuevo Central Argentino –NCA S.A.– es titular de una concesión que le fue otorgada por el Estado nacional, a través del Poder Ejecutivo nacional conforme al contrato de concesión, mediante decreto 994/1992, de fecha 18 de junio de 1992, por un plazo de 30 años, prorrogables por otros 10 años adicionales.

El contrato de concesión incluye la explotación integral de la red ferroviaria nacional que comprende a la Línea General Mitre con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate y Victoria-Capilla del Señor. Esta red abarca las provincias de Tucumán, Santiago del Estero, Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires y su recorrido alcanza aproximadamente 4.000 kilómetros de extensión transportando un promedio aproximado de ocho millones de toneladas de carga. El parque de locomotoras actualmente alcanza a 70, con 3.918 vagones dinámicos, 3.967 trenes cargados corridos, con una relación técnica de 45 vagones por tren, 45 toneladas por vagón, 2.037 toneladas por tren y un total de 298 agentes/conductores.

La ejecución del contrato ha permitido visualizar el transporte de diversos y variados productos, como ser azúcar, granos, palletizados, piedras y áridos, aceites, contenedores, subproductos oleaginosos, entre otros.

2.2. *Carta de entendimiento.*

La carta de entendimiento constituye el primer documento de consenso entre el gobierno y el concesionario, como resultado del proceso de renegociación y sobre el cual se asentará el acuerdo. Esta carta ha sido sometida a un proceso de participación de usuarios y consumidores en el marco del decreto 1.172/2003 con el objeto de conocer las observaciones de los interesados directos en la prestación del servicio. Todas las observaciones formu-

ladas en la audiencia pública fueron analizadas por la UNIREN con el objeto de formular las consiguientes correcciones a los efectos de establecer de común acuerdo entre las partes el acta que se presenta a la aprobación del Congreso.

En la carta de entendimiento se establecieron los elementos básicos que luego definen el alcance del acta acuerdo:

- Renegociación integral del contrato de concesión.
- Determinación de las condiciones jurídicas, económico-financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el período 2004-2005.
- Definición de los porcentuales a pagar en concepto de canon y alquileres, inversiones y mantenimientos para los períodos quinquenales 2004-2008 y 2009-2013, respectivamente.
- Determinación de las pautas de gestión y aprobación de programas de mantenimiento, inversión según la calificación de las redes en función del tipo de utilización y tráfico.
- El desistimiento del derecho y de las acciones que pudieran plantear, la concesionaria y los accionistas, por eventuales perjuicios, en cualquier ámbito, debido a hechos o medidas vinculadas directa e indirectamente con la emergencia y otras medidas colaterales.

De la audiencia pública realizada con posterioridad, la UNIREN estimó de conveniencia modificar aspectos parciales de la carta de entendimiento.

2.3. *Audiencia pública.*

Por resolución conjunta 234/2005 y 389/2005 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente, publicadas en el Boletín Oficial con fechas 5 y 6 de junio de 2005 respectivamente, se convocó a audiencia pública a fin de poner a consideración de la ciudadanía la carta de entendimiento suscripta entre la UNIREN y NCA S.A., la que se llevó a cabo el día 3 de junio de 2005 en Rincón de Milberg, partido de Tigre, provincia de Buenos Aires.

2.4. *Acta acuerdo.*

Sobre la base de la carta de entendimiento y la evaluación del resultado de la audiencia pública, de la cual surgieron modificaciones, las autoridades de la UNIREN resolvieron impulsar como decisión negociar el acuerdo que se propuso a la empresa.

Aceptados por la empresa los términos y condiciones del acta acuerdo, el mismo fue girado a la intervención de esta comisión. Dicha acta acuerdo contiene:

- Plazo del acuerdo:

Abarca el período contractual que va desde el 1º de enero de 2005 hasta la finalización del contrato

de concesión. Sin perjuicio de ello, las partes renuncian a los reclamos en razón de la emergencia u otros que pudieren haber existido entre la declaración de emergencia contenida en la ley 25.561 y la suscripción del acta acuerdo.

– Tipo y carácter del acuerdo:

El acta acuerdo tiene el carácter de acuerdo de renegociación integral. Ello implica que comprende todas las cuestiones involucradas en la adecuación del contrato, de manera que con las previsiones adoptadas en el mismo dicho contrato quedará regularizado una vez que se cumplan todos los actos y plazos comprometidos.

– Categorización de la red:

La misma consiste en determinar de modo dinámico, estableciendo niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según los requerimientos de la red, el tipo de servicio a prestar y la densidad de la circulación.

Esa categorización diferencia entre redes primarias y secundarias, entre transporte de pasajeros interurbanos o carga, y, finalmente, entre redes sin operación o demanda.

A partir de esa categorización se define el estado de las redes concesionadas, las inversiones, mantenimiento y obligaciones de concesionarios respecto del servicio, el acceso abierto, peajes y otras condiciones contractuales.

– Inversiones:

La determinación de las prioridades respecto a las inversiones a realizar estará a cargo de la autoridad de aplicación, en este caso, la Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Las inversiones en infraestructura están determinadas en el equivalente al diez y medio por ciento (10,5 %) del monto de facturación anual correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, en su balance certificado. Ese monto no puede ser menor a quince millones de pesos por año. El compromiso de inversiones en la oferta original finalizaba en el ejercicio 2007. El monto invertido hasta la renegociación del contrato alcanza a 218 millones de pesos, los compromisos del acta acuerdo equivalen a 492,2 millones de pesos, lo cual permite acumular una inversión total durante el plazo de la concesión equivalente a 710,2 millones de pesos.

En este contexto se fija un plan quinquenal de inversiones para el período 2004-2008, estableciendo un mecanismo de determinación del siguiente plan quinquenal, correspondiente al período 2009-2013.

Asimismo, el acuerdo pauta el seguimiento de las inversiones a realizar anualmente y el detalle puntual de las inversiones en obras, material rodante

del bienio 2004-2005, en ejecución al momento de la suscripción del acta acuerdo. Esas obras están sujetas a un mecanismo de información y verificación de cumplimiento.

La sumatoria de las inversiones programadas en concepto de pago de canon incumplido, de multas impagas y de inversiones en mantenimiento asciende a una cifra aproximada al 16 % del ingreso de venta neta del ejercicio anterior.

– Mantenimiento y conservación:

El plan de mantenimiento y conservación en cada ejercicio económico debe ser aprobado y verificado por la autoridad de aplicación con el objeto de que el concesionario, con posterioridad al inventario de bienes concesionados, ejecute un programa de inversiones compatible con la preservación final de los activos concesionados en forma equivalente al valor presente al momento de la concesión. El no cumplimiento por parte del concesionario faculta al concedente a rescindir el contrato, y en caso de incumplimiento los montos no ejecutados deberán ser ingresados al fondo fiduciario (FFFSFI).

– Canon y alquiler:

El mismo se fija a partir del 1° de enero de 2005 en un monto equivalente al tres por ciento (3 %) del monto de la facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas de su balance certificado. La comparación entre el acuerdo y el contrato original arroja una diferencia leve a favor del acta acuerdo. El 70 % de este importe se destina al fondo fiduciario y el saldo restante a la ANSES.

– Acceso abierto:

La propuesta de acuerdo elevada prevé la operación de terceros sobre las redes del concesionario, cuando existe imposibilidad de éste de efectuar el servicio, estableciendo las condiciones y requisitos, condiciones de establecimiento de los peajes retributivos por el uso para transporte de carga y determinando que el peaje para el transporte de pasajeros lo percibirá el FFFSFI, y no el concesionario.

– Bienes concesionados-colaterales:

La propuesta elevada establece un régimen de seguimiento de los bienes concesionados, como de los excluidos e incorporados, diferenciando expresamente áreas operativas, la utilización de espacios colaterales, permitiendo actividades no reguladas –que integrarán los ingresos de la concesionaria, estableciendo que de los mismos el 50 % de los ingresos netos serán depositados en el Fondo FFFSFI– y a su vez la necesaria autorización técnica previa al establecimiento de cruces y otros convenios precarios u obras a realizarse en espacio concesionado, suelo, subsuelo o espacio aéreo, regulando aspectos no previstos en el contrato original.

Asimismo, prevé la conformación de la contabilidad regulatoria a los fines de la fiscalización de la concesión, periodicidad en el seguimiento de bienes, entre otras.

– Sistemas de gestión de calidad:

El concesionario deberá presentar al órgano de control un plan de calidad basado en la norma ISO 9001/2000 para ser ejecutado en los tres años posteriores a la entrada en vigencia del acta acuerdo, mientras que el contrato original no contenía exigencias de ninguna naturaleza.

– Contabilidad regulatoria:

El sistema contable que utilice el concesionario debe permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto, principalmente la apertura de gastos de administración, comercialización, explotación y otros.

– Tarifas:

Las mismas no presentan ningún tipo de variación o ajustes.

– Estado de los bienes concesionados y plan de mantenimiento y conservación:

El concesionario presentará a la autoridad de aplicación el detalle del inventario de los bienes recibidos al inicio de la concesión dentro de los ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia del presente acta acuerdo.

– Garantía:

Esta cláusula establece la extensión de las garantías al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario.

– Reclamos fundados en medidas de la emergencia: suspensión y desistimiento de acciones legales:

En una primera etapa, y para que entre en vigencia el acuerdo, el concesionario y sus accionistas se comprometen a no iniciar nuevas eventuales acciones cuyo fundamento sea la emergencia decretada por ley 25.561. De esta manera, quedan desactivadas las controversias derivadas de la emergencia y se consolida el camino hacia la normalización plena del contrato de concesión.

El Estado reconoce al concesionario las inversiones realizadas que no formaban parte del pliego original –el contrato original posibilitaba la reformulación de las inversiones a los cinco años de la concesión en virtud de las necesidades operativas–. NCA reconoce las multas sin recurrir a acciones administrativas y/o judiciales y el canon impago más los intereses adeudados desestimando acciones de toda naturaleza.

El resultado del acuerdo implica un saldo a favor del concedente por inversiones equivalentes a 60,5 millones de pesos en 18 años.

3. Dictamen

3.1. Consideraciones.

3.1.1. Respecto al proceso.

Con relación al proceso de renegociación cumplido a la fecha, se efectúan las siguientes consideraciones:

En el marco establecido por las leyes 25.561 y 25.790, la renegociación contractual es el entendimiento alcanzado entre el concedente y el concesionario dirigido a superar la situación de emergencia y que habrá de regir el contrato hasta concluir su vigencia, renegociación que debe atender los criterios establecidos en el artículo 9º de la ley 25.561 y adecuarse a las previsiones de la ley 25.790.

Los procedimientos llevados a cabo se han ajustado a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y a las normas reglamentarias dictadas para el proceso, el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como también al decreto 1.172/03.

La UNIREN, como órgano a cargo de la renegociación, ha puesto a disposición de esta comisión todos los antecedentes administrativos a través de los cuales se sustanciaron los distintos actos que condujeron a la propuesta de renegociación que se somete a consideración de este cuerpo.

Culminados los estudios y análisis contractuales, y como fruto de las tratativas negociales, se alcanzó un primer consenso que fuera instrumentado a través de una carta de entendimiento suscripta con la empresa concesionaria comprensivo de los temas sustantivos para regularizar el contrato.

Ese primer entendimiento fue llevado a una audiencia pública a efectos de promover la participación de la ciudadanía en el tema, habiendo tomado conocimiento del informe elaborado por la UNIREN que justificaba las condiciones planteadas en la carta de entendimiento.

En la audiencia se pusieron a consideración diversas opiniones, las cuales fueron debidamente calibradas en función de merituar las modificaciones que se estimaron convenientes respecto al entendimiento preliminarmente alcanzado, tal como consta en el informe de evaluación de la audiencia elaborado y elevado por la UNIREN.

La propuesta de acta acuerdo adoptada por las autoridades de la UNIREN para resolver la negociación ha sido aceptada por la empresa concesionaria, estableciéndose así el consenso sobre el acta acuerdo de renegociación contractual.

Dicha propuesta de acta acuerdo fue remitida a esta comisión conforme a las previsiones generales del artículo 20 de la ley 25.561 y, particularmente, al requerimiento dispuesto en el artículo 4º de la ley 25.790.

3.1.2. Sobre las condiciones contenidas en el acuerdo.

El acuerdo contempla los intereses en juego de las partes involucradas en el respectivo contrato de concesión: Estado, usuarios y concesionario.

Con relación al Estado en particular, se tomó en cuenta su responsabilidad final en cuanto a la prestación del servicio público proporcionando las condiciones para expandir no solamente los servicios de transporte de carga sino también de pasajeros en condiciones de confiabilidad y seguridad, de modo de garantizar el desarrollo de los sistemas en el largo plazo y los parámetros de protección de los activos concesionados mediante la ejecución del plan de inversiones.

También los intereses de los usuarios se han contemplado estableciendo mejoras en los sistemas de control de las concesiones por parte del Estado, en el seguimiento y verificación de las inversiones programadas y en la incorporación de más y mejores servicios, de manera de asegurar una prestación eficiente y a costo eficiente de largo plazo.

Con relación a la empresa, la solución de las controversias y reclamos mutuos y la previsibilidad de un horizonte programado de inversiones permite cumplir satisfactoriamente todas las obligaciones contraídas en el acuerdo y el contrato.

3.2. Decisión propuesta.

Se considera que el proceso de renegociación cumplido por la UNIREN, conforme a lo ordenado por el Poder Ejecutivo, ha contemplado: a) lo dispuesto por los artículos 8º, 9º y 10 de la ley 25.561; b) las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión; c) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis acumulados en las actuaciones administrativas, y d) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Dicho proceso condujo a la necesidad y conveniencia de adecuar las condiciones del contrato de concesión, en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios y establecer que propendan al equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario.

Se considera que los términos y condiciones contenidos en la propuesta del acta acuerdo sometida al juicio de esta comisión reflejan un balance de los distintos intereses involucrados, considera a los usuarios actuales y futuros y atiende la perspectiva del Estado nacional, como poder concedente, en cuyo carácter resulta ser el garante de la prestación eficiente y accesible de los servicios públicos.

La aprobación del acuerdo resulta conveniente porque permite regularizar la situación de conflictividad actual del contrato de concesión que pone en riesgo la prestación de un servicio público que tiene una alta importancia económica.

Asimismo, cabe señalar que el acta acuerdo contempla las salvaguardas y garantías frente a las posibles acciones administrativas, judiciales o arbitrales y sus consecuencias, que pudieran afectar al servicio prestado, a los usuarios o al concedente.

3.2.1. El impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos.

El desarrollo de las economías regionales y la competitividad lograda por éstas han permitido gran parte del crecimiento logrado. Para esas economías la capacidad logística a precios competitivos del sistema ferroviario y su mantenimiento en condiciones de seguridad operativa resulta esencial.

A su vez, la prestación eficiente del servicio –en términos de seguridad y continuidad– garantiza la disposición para los emprendimientos productivos, y, consecuentemente, la competitividad de la economía en el largo plazo.

En el caso del sistema de transporte ferroviario, la renegociación planteada permite, sin afectar los niveles tarifarios, garantizar la competitividad de los emprendimientos en el área de concesión, y, consecuentemente, el crecimiento del empleo y la redistribución de ingresos, propios de toda actividad económica.

Respecto a este contrato en particular, el impacto del mismo en la distribución de los ingresos y en la competitividad de la misma depende principalmente de las inversiones programadas por parte del concesionario y del Estado nacional respecto a obras de infraestructura donde el acta acuerdo bajo análisis contempla inversiones mayores en los próximos años a las pautadas en el contrato original para ese período.

Las inversiones en locomotoras, vagones, vías pueden aumentar la velocidad de tráfico y el tiempo de transporte de la carga, máxime cuando el servicio se presta en áreas en donde no existe reciprocidad de flete –flete falso–. En estas condiciones, frente a escasa diversificación de la demanda y estacionalidad de la misma, la eficiencia marginal de la inversión depende del estado de las vías, de la calidad de vagones y locomotoras, de la logística integrada de las cargas y de la calificación del personal para maximizar el rendimiento por mayor velocidad de traslado de carga.

Cabe destacar que este sistema ferroviario es sumamente importante para las económicas regionales vinculadas al centro y norte del país, donde la logística es uno de los principales inconvenientes a afrontar para su vinculación con los mercados.

3.2.2. La calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente.

El contrato de concesión original no preveía un seguimiento de los activos concesionados, ni las condiciones de administración de los colaterales, ni

otras cuestiones de carácter administrativo de los espacios concesionados –especialmente los relacionados con contratos precarios de suelo, subsuelo y espacio aéreo en el área de concesión–, siendo importantes dentro del flujo de ingresos y dentro de las condiciones técnico-operativas de los sistemas involucrados.

La determinación de un plan de inversión de corto y mediano plazo, como los compromisos asumidos por el concedente de efectuar inversiones a partir de los fondos existentes a los efectos, garantizan al usuario la confiabilidad, seguridad y calidad de los servicios, como su permanencia el tiempo, lo que retribuye a anclar las estructuras de costos logísticos de los mismos.

La propuesta de acuerdo elevada a consideración incorpora un cronograma específico de inversiones que, aunque se trate de gestión de mantenimiento de redes o de adquisición de bienes que hacen a la prestación del servicio, es un adelanto en cuanto establece certeramente cuándo y en qué condiciones deben realizarse los mantenimientos, imponiendo obligaciones específicas en cantidad y tiempo, cuando anteriormente eran genéricas. Estos planes llevarán inexorablemente a la mejora de la calidad del servicio.

Las inversiones, que son afrontadas tanto por concesionario como por concedente, son atendidas parcialmente con ingresos de actividades no reguladas, lo que en definitiva redundará en la calidad de los servicios prestados.

La propuesta de acuerdo elevada a consideración incorpora un cronograma específico de inversiones por tres conceptos: *a)* multas impagas; *b)* canon incumplido, y *c)* inversiones programadas. El gran desafío constituye la combinación de inversiones por parte del concesionario juntamente con el Estado en el mejoramiento de la infraestructura pública de inversiones por efecto de los fenómenos hídricos y desastres naturales a los efectos de aumentar la velocidad en toda la extensión del tramo y la incorporación de la red de las encadenadas.

Por lo demás, el sistema de gestión de calidad a través de la incorporación de normas ISO 9001/2000, la contabilidad regulatoria y el seguimiento de las inversiones por parte de la autoridad de aplicación, constituyen un mejoramiento de las condiciones contractuales originales.

3.2.3. El interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios.

La propuesta elevada a consideración resguarda el interés de los usuarios en dos aspectos fundamentales: *a)* garantizar la continuidad de los servicios en condiciones de calidad y confiabilidad de suministro, y *b)* establecer pautas estrictas de seguimiento en beneficio de los usuarios, como ser el inventario y valuación de los bienes, la contabilidad regulatoria, la verificación de las inversiones y

la estructura de ingresos y egresos de la empresa, la separación regulatoria de las actividades reguladas y desreguladas, entre otros.

3.2.4. La seguridad de los sistemas comprendidos.

La seguridad de los sistemas de transporte ferroviario está directamente vinculada a las condiciones de mantenimiento y operación de las redes. Sobre el particular, se ha expresado en el punto 2 la importancia de velar por la calidad de la prestación en condiciones sustentables, y, a la seguridad de su operación en el largo plazo, incluye el mantenimiento y cronograma de mejoras e inversiones tecnológicas programados.

3.2.5. La rentabilidad de las empresas.

Respecto de la misma, los flujos de caja proyectados dan cuenta de que las proyecciones económico-financieras logran el equilibrio y la recomposición de esta actividad regulada.

Por todo lo antes expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en artículo 20 de la ley 25.561 y en el artículo 4º de la ley 25.790, de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al PEN, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

Gustavo A. Marconato. – Jorge M. Capitanich. – Graciela Camaño. – Luis F. Cigogna. – Marcelo E. López Arias. – Beatriz L. Rojkes de Alperovich. – Hugo D. Toledo.

II

Dictamen de minoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado la nota de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– (expediente H.S.N. 206-O.V.-06) por medio de la cual se remite a consideración y dictamen de esta comisión una copia de la propuesta de renegociación contractual de la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA) denominada “Acta acuerdo - adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA–”, de fecha 22 de marzo de 2006, suscripta por una parte por los señores ministros de Economía y Producción licenciada Felisa Josefina Miceli y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicio de la Nación arquitecto Julio De Vido, como titulares de la presidencia de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, y por la otra parte por el señor Miguel Alberto Acevedo, presidente del directorio de

la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA); todo ello en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 20 de la ley 25.561, 4º de la ley 25.790 y 1º de la ley 26.077.

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 el Poder Ejecutivo nacional, en el presente proceso de renegociación contractual, actuó en el marco de las facultades que oportunamente se le delegaran (ley 25.561), correspondiendo la aprobación de la propuesta de acuerdo remitida denominada "Acta acuerdo - adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima -NCA-", de fecha 22 de marzo de 2006, suscripta por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y por la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA), de acuerdo con los artículos 8º, 9º y 10 de la ley 25.561, los artículos 3º, 4º, 5º y 6º de la ley 25.790 y 1º de la ley 26.077.

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

Sala de la comisión, 17 de agosto de 2006.

Gerardo R. Morales. – Alfredo A. Martínez.

FUNDAMENTOS

Honorable Congreso:

1. A fin de cumplimentar el mandato conferido por el Congreso Nacional, el Poder Ejecutivo nacional, a través de la UNIREN, ha desarrollado el proceso de renegociación con la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA), concesionaria de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red ferroviaria nacional, conforme al contrato de concesión de la explotación integral de la red que se desarrolla en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán (ex línea Mitre), con una extensión de 4.750 kilómetros de vías principales, secundarias y sin operación, con 70 locomotoras y 5.530 vagones recibidos en concesión.

2. Como resultado de dicho proceso se ha logrado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de concesión del servicio público ad referendum del Poder Ejecutivo nacional.

3. Nuevo Central Argentino S.A. es titular de la concesión por un período de 30 años contados a partir de la toma de posesión, concretada el 22 de diciembre de 1992, con la opción a favor del concedente de una prórroga por un período de 10 años.

4. El Ministerio de Obras y Servicios Públicos -MOSP-, mediante resolución MEyOySP 474/92 del 13 de abril de 1992, declaró adjudicatario al consorcio Nuevo Central Argentino integrado por las siguientes empresas: Aceitera General Deheza S.A., Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada, Banco Francés del Río de la Plata S.A., y Román Marfima S.A., que constituyeron la sociedad anónima Nuevo Central Argentino S.A.

5. Las empresas mencionadas, en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un fondo fiduciario, constituyeron la sociedad anónima Nuevo Central Argentino S.A. (NCA).

6. Con fecha 12 de mayo de 1992 se firma el correspondiente contrato de concesión entre las partes, el cual resultó aprobado en definitiva por el decreto PEN 994 del 18 de junio de 1992.

7. El concedente otorgó a favor del concesionario la explotación integral del corredor, asumiendo este último, en consecuencia, la responsabilidad de la explotación comercial del servicio de transporte de cargas en forma exclusiva, la atención adecuada de la demanda y la operación de los trenes, el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias conforme a las condiciones establecidas en el citado marco contractual.

8. Con fecha 22 de diciembre de 1992 se firma entre el concedente y NCA el acta de toma de posesión procediendo de esta forma al inicio de los servicios.

9. Actualmente, según expresa el ingeniero Hugo Juan Rizzo en representación de a la UNIREN (informe de evaluación audiencia pública): "Nuevo Central Argentino S.A. es una empresa de transporte ferroviario de cargas que posee en concesión la explotación integral de una red que se desarrolla tanto en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán, que principalmente ocupa lo que antes llamábamos ex línea Mitre, con una extensión de 4.750 kilómetros, de vías principales, secundarias y sin operación, con 70 locomotoras y 5.530 vagones recibidos en concesión. [...] Un 16 por ciento corresponde al Ministerio de Economía, un 4 por ciento al personal, un 46 por ciento a AGD, un 15 por ciento a la Corporación Financiera Internacional, un 12 por ciento a Aceitera Chabas y un 7 por ciento a la Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada".

10. Una vez materializada la toma de posesión del corredor, el desarrollo del negocio fue presentando

una evolución comercial, operativa y económico-financiera que, por diversos motivos y circunstancias, definieron una realidad distinta de las proyecciones originales. Esta realidad y sus diversos efectos en el tiempo han sido documentados por el concesionario en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión.

“Conforme a la realidad mas arriba indicada, NCA S.A. manifiesta que en el rubro inversiones no se cumplió con los montos monetarios nominales previstos en la oferta, considerando que las mismas han permitido hasta el momento que adecuando las inversiones a las necesidades del servicio y de la demanda, tal como ésta se presentó en la realidad, se pudiera cumplir con el sostenimiento de un adecuado nivel de servicio y atención del mercado. A todo esto, como se verá mas adelante, se le suma hoy el impacto de la situación de grave emergencia general de la economía, reconocida por la ley 25.561 y las medidas económicas tomadas para paliarla, las cuales incrementan las dificultades económicas ya existentes en la concesión.” (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, *Informe de justificación de la carta entendimiento*, marzo de 2005, página 15.)

11. En el marco de la renegociación de los contratos de servicios públicos establecido por la Ley de Emergencia Pública 25.561, resultaba necesario garantizar la seguridad de la operación y la atención de la demanda de servicios.

“Según surge de los antecedentes obrantes en CUDAP Exp. S01:0257125/2002, correspondiente a estos actuados y a la información suministrada por el concesionario, actualizados al 31 de diciembre de 2002, la emergencia económica declarada por la ley 25.561 ha producido determinados impactos adicionales a los técnico-operativos mencionados, fundamentalmente de carácter económico con determinado nivel de consecuencias en la concesión. Principalmente estos efectos son resultado de diferencias de cambio en los montos de las deudas contraídas en dólares estadounidenses con el exterior (obligaciones negociables, por ejemplo), establecidas para el financiamiento inicial de plan e inversiones y fondeo de capital de trabajo, incremento significativo en el precio de insumos importados y aumentos sensibles de costos en seguros y combustibles. Los principales insumos importados necesarios para la explotación de la concesión, sujetos a pagos en moneda extranjera, son repuestos de locomotoras y vagones, rieles, tirafondos y bulones para vía, combustibles y lubricantes (precios internos sujetos a la devaluación del peso).” (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, ídem anterior, página 15.)

“Como se ha visto, en el análisis y evaluación efectuados para los distintos temas incluidos en los

puntos del presente informe técnico, no sólo se tuvo en cuenta la situación de emergencia económica acaecida en nuestro país a partir de enero de 2002. En efecto, se ha ponderado que por las características del sistema concesionado resulta obvio que el funcionamiento del mismo tiene fuerte repercusión en la economía de diversos sectores con actividad directa o indirecta en la zona de influencia. Lo anterior implica que todo análisis que se haga no debe limitarse al sistema en sí mismo, sino a los beneficios que pueda aportar el buen funcionamiento de este sistema de transporte al conjunto global de la economía regional y nacional al facilitar el acceso de la producción a los grandes centros de consumo en condiciones de mayor competitividad. Bajo ese marco, y considerando además que la red ferroviaria concesionada es propiedad del Estado nacional, es que debe analizarse el interés del concedente en mantener la infraestructura de la concesión en un nivel razonablemente bueno de aptitud y capacidad operativa. Las recomendaciones surgidas del presente análisis preliminar con relación a inversiones y mantenimiento están incluidas en el proyecto de acta acuerdo que se acompaña.” (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, ídem anterior, página 17.)

12. La audiencia pública se realizó, a efectos de tratar la carta entendimiento, el día 3 de junio de 2005 en la sede de la Asociación Cultural Deportiva del Personal del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, sita en la calle Juan C. Milberg 665, Rincón de Milberg, partido de Tigre, provincia de Buenos Aires, y comenzando a las 9 horas a.m.

13. Diversas entidades representativas y personas han manifestado en la oportunidad distintas opiniones favorables al acuerdo de renegociación, teniendo presente la crítica situación ferroviaria, por ejemplo:

– El representante de la Municipalidad de Tancacha, intendente municipal Ederman Amílcar Ramondelli:

4.1. A partir de las décadas del 60, del 70 y del 80 vino disminuyendo el flujo del tren en nuestra localidad. Lo que le dio el impulso vino a ser un retroceso. Había muchos problemas con respecto a la carga de los granos, fundamentalmente por los ferrocarriles nacionales, porque no se sabía la fecha en que llegaban.

4.2. A partir de la concesión se empezó a ver el movimiento permanente de lo que nos habíamos olvidado, que era el tren.

4.3. Se dieron distintas inversiones con respecto al mantenimiento de vías y mejoramiento de la red ferroviaria.

4.4. En el año 1996, con el Nuevo Central Argentino firmamos un convenio de uso de un patrimonio cultural e histórico. En la estación de nuestro

ferrocarril empezó a funcionar el Honorable Concejo Deliberante de Tancacha.

4.5. Se desafectaron terrenos que no utiliza el Nuevo Central Argentino, para parquización y paseo.

4.6. Para cruzar una red de gas, de agua o de electricidad le pedimos al Nuevo Central Argentino agilidad para la autorización, y para poder realizar obras de infraestructura.

4.7. En el cuadro de estación están instalado el centro comercial e industrial, con su administración, un hotel, un restaurante, un auditorio de usos múltiples, la estación de colectivos, el polideportivo municipal, la Asociación de Jubilados, los bomberos voluntarios, la Agrupación Gaucha, el Consejo Consultivo.

4.8. Destaca la cooperación y la solidaridad de parte de Nuevo Central Argentino con donación de durmientes para embellecer nuestra localidad.

– El intendente de la Municipalidad de Chazón, Ernesto Orestes Garbiglia, quien manifestó que:

5.1. En el año 1903, el 7 de mayo, por ley 3.990, se habilita la estación Chazón. En estas líneas férreas fueron levantándose las estaciones que se encargaban de dar salida a los productos de la región.

5.2. A partir del ingreso de Nuevo Central Argentino hicimos un convenio con el municipio, a través del cual recuperamos la estación. Allí se hizo un museo donde se recuperaron todas las partes de la estación.

5.3. En Chazón también funcionan el Honorable Concejo Deliberante y los talleres culturales. Se parquizó y se realizó un paseo de salud, todo esto gracias al aporte de Nuevo Central Argentino.

5.4. Chazón se fundó y creció a la vera de los rieles del ferrocarril. Eso hizo que con gran pena una viera que con el cierre de los ramales se iba el último resquicio de progreso.

5.5. La recuperación del tren de carga nos abrió la posibilidad de trabajar en forma conjunta con Nuevo Central Argentino. Lo privado y lo público no tienen que ser excluyentes, deben complementarse.

5.6. Chazón no tiene desocupados. Siendo los más desprotegidos aquellos que trabajan en la bolsa y changas, son ellos quienes recibieron el beneficio de la intensa actividad económica que se desarrolla alrededor del tren.

5.7. Quizá desde las grandes urbes no se percibe el impacto social que trajo Nuevo Central Argentino. Hoy Chazón muestra la creación del trabajo, la mejora social, el crecimiento de la actividad donde los beneficios van mucho más allá de lo económico.

– La intendente de la Municipalidad de Alcira, María Amelia Chiofalo, quien sostuvo que:

6.1. La empresa Nuevo Central Argentino, con su cortesía, con su celeridad, con su rapidez para captar las diferentes problemáticas y las diferentes propuestas de nuestra comunidad, ha sabido dar respuesta, tanto al municipio, a la comunidad, como también a empresas privadas de la localidad, que desarrollan también sus actividades en el predio del ferrocarril.

6.2. Destaca la enorme e importante función social que ha cumplido Nuevo Central Argentino en la localidad, se ha podido plasmar una serie de beneficios para nuestra comunidad que se han traducido en beneficios tanto comunitarios como también sociales.

6.3. De lugares donde había abandono, hoy hemos podido construir, gracias a esta empresa, lugares donde nuestras comunidades pueden palpar al ritmo institucional, comercial y social.

6.4. Llevamos adelante un proyecto denominado de siembra solidaria, a través del cual gratuitamente la empresa dio permiso para poder sembrar los predios aledaños a las vías del ferrocarril.

6.5. En la vieja estación del ferrocarril, que estaba abandonada y en muy malas condiciones, se levantó la Casa de la Cultura, que es el núcleo central de toda la actividad cultural de Alcira y Gigena.

6.6. En el predio funcionan un camping municipal, el corralón municipal, el polideportivo municipal está asentado en los predios del ferrocarril y funcionará próximamente una pista infantil para niños.

6.7. En representación de mi comunidad y compartiendo el sentir de numerosas empresas e instituciones, plantea la importancia de lo que se ha hecho y la importancia de la continuidad de Nuevo Central Argentino en la concesión.

– El señor Javier Pretto, intendente de la Municipalidad de La Carlota, quien sostuvo que:

7.1. La historia del interior, su desarrollo económico y humano sin duda se produce a partir de Ferrocarriles Argentinos.

7.2. Este transporte de cargas es sumamente importante teniendo en cuenta la producción granera. Si bien en los últimos dos años ha habido una mayor inversión en reparación de rutas y repavimentación, sigue siendo insuficiente.

7.3. En torno del ferrocarril, de la estación de cargas, se instalaron y se siguen instalando muchísimas empresas que tienen vinculación con el transporte de carga ferroviario.

7.4. Esta empresa ha generado un polo de desarrollo que ha generado otras actividades. Siendo una política de esta empresa tener una excelente relación con las comunidades por las que atraviesa.

7.5. En la estación central se ha podido ubicar a más de una decena de familias carecientes, que no tenían dónde vivir, y la estación dividida en todas las habitaciones que tenía nos sirvió para alojar a estas familias.

7.6. En el edificio se instalarán las aulas para la educación no formal. Se va a instalar la ciudad digital o la "cyberciudad", donde se ha equipado y se han digitalizado procesos que nos permiten tener una administración *on line* en nuestro municipio.

7.7. También ha servido el transporte del ferrocarril para facilitarnos el acceso a precios más accesibles para materiales de construcción.

7.8. Destaca la celeridad en los permisos para atravesar el ferrocarril con redes de fibra óptica, de energía o lo que fuera; la empresa lo ha resuelto de la forma más inmediata posible.

7.9. Hemos tenido la posibilidad de obtener el material reciclado del ferrocarril merced a las inversiones que ha realizado la empresa.

7.10. Entiende que el ferrocarril, del modo en que está explotado por esta empresa, es de vital importancia para continuar con el desarrollo iniciado. Sería entonces muy importante la continuidad de una empresa como ésta para el desarrollo de nuestras comunidades.

– El representante de Ledesma S.A., señor Claudio Gustavo Terrés, quien sostuvo que:

8.1. Ledesma es una empresa de capitales argentinos que desde 1908 produce azúcar en Libertador General San Martín, provincia de Jujuy. Desde 1965 Ledesma fabrica celulosa y papel a partir del bagazo de la caña de azúcar, y hoy es el principal productor nacional de azúcar, de papel para impresión y escritura.

8.2. También Ledesma produce en la provincia de Jujuy frutas –naranjas, cítricos– y es el principal productor y exportador argentino de naranjas. Produce fructosa y almidones en la provincia de San Luis, carnes y granos en la provincia de Buenos Aires y Entre Ríos, y gas y petróleo en la provincia de Salta.

8.3. El personal ocupado promedio del año 2004 ha sido de 5.088 personas; tiene ventas en el ejercicio 2004 por 780 millones de pesos, activos y patrimonio neto por más de 1.000 millones de pesos.

8.4. Ledesma produce 3,5 millones prácticamente de toneladas de caña de azúcar molida, de las cuales fabrica aproximadamente unas 370.000 toneladas de azúcar, 33.800 kilolitros de alcohol, 80.000 toneladas de papel, que en el año 2005 va a representar una cifra de 105.000 toneladas.

8.5. Es un cliente natural del Ferrocarril Belgrano. Lamentablemente, el Ferrocarril Belgrano en los últimos años ha sufrido un deterioro muy importante, pero el hecho y la existencia del ferrocarril NCA en la provincia de Tucumán y su sistema multimodal nos ha permitido que esa falencia fuera sobrellevada por el servicio que nos está prestando desde hace ya cuatro o cinco años el NCA.

8.6. Inicialmente, pudimos transportar 10.000 toneladas en el año 2001, pasando a 32.700 en el año

2002, a 102.000 en el año 2003, a 129.000 en el 2004, y tenemos una proyección para el año 2005 de 141.000 toneladas.

8.7. El NCA, en nuestro caso, ha solucionado en gran parte los problemas de servicio generados por la falta de inversiones en el Ferrocarril Belgrano. El nivel de servicio de NCA ha sido muy bueno, tanto sea en el cumplimiento de los programas de carga como en los tiempos de viaje, y sus tarifas han sido razonables.

8.8. El desarrollo productivo de las economías regionales competitivo no es viable sin un ferrocarril de cargas, y creo debemos decir gracias a que el ferrocarril NCA ha sabido y ha podido darnos el servicio que las empresas radicadas a 1.800 kilómetros de los grandes centros de consumo hoy necesitamos para poder llevar adelante nuestra actividad.

– El representante de SABB S.A., Guillermo Horacio Siritto, quien expresó:

9.1. SABB S.A. es la primera fábrica argentina de vagones, que produjo el primer vagón de carga argentino en el año 1950.

9.2. Tener un buen servicio ferroviario, en crecimiento y sólido, determina que se reduzca el costo argentino, mejoremos la competitividad, mejorando la forma de transporte, mejorando los costos del transporte y toda la logística.

9.3. Un ferrocarril en crecimiento tiene un efecto multiplicador muy importante sobre un sinnúmero de actividades. Muchas actividades se relacionan con los ferroviarios y dan muchos puestos de trabajo.

9.4. Hace falta que estas concesiones tengan reglas claras, perdurables en el tiempo, porque es la única manera de poder planificar a largo plazo y pensar en inversiones importantes y en crecer.

9.5. El Nuevo Central Argentino está transportando hoy por año una carga superior a la que transportaban todos los ferrocarriles de carga en nuestro país en su conjunto cuando Ferrocarriles Argentinos decidió entregar las concesiones.

9.6. Ferrocarriles Argentinos tenía una gran cantidad de vagones en desuso. Los concesionarios tomaron los ferrocarriles y empezaron a crecer en carga y rápidamente. Tomaron los vagones en desuso y fueron reconstruyéndolos, readaptándolos, modificándolos para utilizarlos en cargas que no eran para las que originalmente habían sido creados.

9.7. La evolución de la industria ferroviaria en la Argentina, específicamente en material rodante, tuvo en los años 50 un proceso de industrialización muy importante.

9.8. Los ferrocarriles han avanzado de manera que prácticamente han agotado su *stock* de vagones que recibieron con la concesión. Hay una nueva oportunidad de industrialización.

9.9. En Brasil tenían reglas claras para las concesiones hasta el final de su proceso, y simultáneamente con eso hubo una explosión en las exportaciones. Esto hizo que de un momento para otro hiciera falta producir veinte veces más por año de lo que estaban requiriendo en vagones de carga.

9.10. Las empresas programan a largo plazo con financiamiento del BND. Así se podía planificar; es la única manera de que la industria también pueda en consecuencia hacer las inversiones que hacen falta. Con Brasil hay que competir y bien. Tenemos que ser competitivos, porque ellos lo son. Pero Brasil prohibió la importación de vagones usados.

9.11. Se está dando un paso importante, que es la posibilidad de formalizar las condiciones de largo plazo que las concesiones necesitan en forma imprescindible para crecer.

– El señor Gastón Cossetini, como particular interesado, quien manifestó haber sido subsecretario de Transporte y presidente de Ferrocarriles Argentinos y que:

10.1. Al momento de elaborarse las políticas de privatización de los servicios ferroviarios, se estimó que aquéllos contenían un potencial de rentabilidad apreciable, lo que permitía despertar el interés empresarial privado, generar recursos genuinos para reinvertir en el negocio.

10.2. Transcurridos los primeros seis años de la primera concesión, el concedente habilitó a la Secretaría de Transporte a renegociar las cláusulas de los contratos, con el reconocimiento expreso que la misma era viable a la luz de situaciones surgidas a posteriori de las ofertas realizadas por los oferentes privados.

10.3. La renegociación de los contratos mediante la aprobación de la carta de entendimiento es la vía adecuada para consolidar definitivamente el camino iniciado en el país de participación privada en la concesión de los servicios ferroviarios de cargas.

10.4. A la luz de las ventajas competitivas del ferrocarril en términos de consumo energético, calidad ambiental, ventajas tarifarias y operativas, se debe consolidar su futuro.

10.5. El sector transporte necesita un plan estratégico en el cual queden de relevancia las ventajas competitivas de cada modo, sumando los servicios y la infraestructura.

10.6. El país tiene una prioridad: su comercio exterior, en el cual el sector transporte juega un rol especial para disminuir el costo logístico de los productos de exportación.

10.7. Esta renegociación con NCA se enmarca en objetivos de corto y mediano plazo. Distintas entidades ligadas a la producción y a la comercialización de los agrograneles han puesto énfasis en el alto costo de los fletes terrestres para las producciones primarias. Esto es debido a una incorrecta distribución modal.

10.8. El costo logístico en la exportación de agrograneles asciende a más del 20 por ciento del valor total de las exportaciones, cuando un valor razonable debería ser del orden del 8 al 10 por ciento; se debe mejorar sustancialmente la eficiencia del transporte terrestre y de la comercialización.

10.9. Existe deficiente distribución de las plantas de acopio y necesidad de una mayor eficiencia en la carga-descarga, particularmente para el ferrocarril, mejorando el acceso del mismo a dichas plantas; falta de más playas multimodales, falta accesibilidad eficiente a terminales portuarias y plantas industriales, disponibilidad de playas de espera, eficiencia en la descarga y adecuada capacidad de recepción y operación en los silos de las terminales.

10.10. Por las razones apuntadas, hoy el uso del ferrocarril en el transporte de granos y subproductos podríamos calificarlo de relativamente marginal.

10.11. Sólo el 15 por ciento de los establecimientos de acopio relevados –unos 2.700– utilizó el ferrocarril en ese año, dado que el 83 por ciento de las plantas censadas no tienen acceso ferroviario.

10.12. Los desafíos hacia el futuro son importantes en materia de hacer más eficiente el transporte terrestre de las exportaciones.

10.13. Como ejemplo del trabajo es el instrumentado entre NCA y Minera Alumbraera en la operación de vagones y locomotoras de esta última a través de NCA en su red concesionada.

10.14. La renegociación del contrato apunta a consolidar una empresa que ha sido exitosa.

– El representante de la Subsecretaría de Transporte de Santa Fe, señor Carlos Alberto Fernández Priotti, quien sostuvo que:

11.1. Hace expresa su aprobación de la carta de entendimiento suscripta entre la UNIREN y NCA con fecha 22 de marzo de 2005.

11.2. El apoyo está fundamentado en las numerosas cláusulas que han sido introducidas a partir de esta instancia de renegociación.

11.3. Destaca la incorporación del Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (FFFSFI), trascendental medida que permitirá canalizar los fondos que se destinarán a las numerosas obras.

11.4. La metodología prevista para la canalización al FFFSFI de los fondos originados en concepto de inversión, canon operativo y restitución de montos adeudados ingresos, por los peajes y los recursos originados por la explotación de actividades colaterales, sumados al aporte gubernamental, permitirán desarrollar las inversiones ferroviarias.

11.5. La previsión para la operación de servicios ferroviarios para pasajeros de larga distancia y otros regionales ha sido consecuencia del concepto desarrollado a partir del Plan Estratégico para la Reor-

ganización, Recuperación y Modernización del Sistema Ferroviario Nacional Año 2004.

11.6. La inclusión en el contrato de concesión de la figura de los terceros operadores de servicios de cargas introduce una modificación sustancial a favor del mejoramiento de la oferta de transporte para los usuarios.

11.7. La regulación de la contabilidad del concesionario y el sistema de gestión de calidad redundarán en beneficio mutuo tanto del concesionario como del Estado.

11.8. La supervisión respecto del estado de conservación de los bienes recibidos por el concesionario, más el plan de mantenimiento y preservación, dan muestras del interés de asegurar el valioso patrimonio de los ferrocarriles.

11.9. Los precedentes han sido los factores que justifican la aprobación por parte del gobierno de la provincia de Santa Fe. Y solicita del gobierno nacional la participación activa de todas las provincias en los organismos de planificación y de control.

11.10. Este pedido se basa en el plan estratégico y lo expuesto en el documento del CIMOP denominado "Una visión estratégica del transporte en la Argentina - Horizonte 2010", versión "Avances en la gestión y nuevas cuestiones - Noviembre 2004", en lo relativo a la Unidad de Gestión del Sistema Ferroviario Interurbano de Pasajeros (páginas 236 y 237).

– El representante de Electromec Industrial S.R.L., señor Omar Greco, quien realizó las siguientes consideraciones:

12.1. Electromec se dedica a la reparación de motores eléctricos desde el año 1984. En el año 1993 incursiona en la línea férrea con NCA.

12.2. NCA nos acompañó técnicamente para atender otras líneas férreas. Con NCA nos largamos al mercado generando la línea férrea. De allí comenzamos con BAP-Mesopotámico, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur Roca, que son líneas de carga, y también atendimos la de pasajeros.

12.3. El apoyo de NCA nos ayudó a crecer, pudimos hacer intercambio técnico.

12.4. Los ferrocarriles antes tenían una atención mucho más lenta, los convoyes tardaban mucho en llegar, los cerealeros tenían multas cuando no se cargaban en tiempo; todo eso se superó cuando se privatizaron las cargas férreas.

12.5. NCA creció en su producción de cargas anuales; fueron bastante sensatos y ordenados como para hoy tener muchas más locomotoras de las que recibieron. Es valorable por lo que lograron con dificultades de encontrar personal capacitado porque los viejos ferroviarios se fueron jubilando.

12.6. Los ferrocarriles siempre fueron necesarios para nuestro país por su extensión, por las cargas de cereales, por la llanura.

12.7. Agradece a la empresa NCA por el acompañamiento que tuvieron en el crecimiento que ha tenido Electromec.

– Terminal 6 S.A., representada en este caso por el señor Pablo Ferrés Sayazo, quien sostuvo:

13.1. Terminal 6 es un complejo de servicios a la agroindustria instalado en General San Martín, al norte de Rosario unos 30 kilómetros. Sociedad integrada de cuatro grupos aceiteros.

13.2. En 1977 la cosecha de soja alcanzó el millón y medio de toneladas y eso provocó un bloqueo de buques, de camiones y de vagones en el puerto de Rosario. Allí empieza una nueva etapa en la cual las terminales comienzan a ser el paradigma para operar. Este año estamos llegando a los 83 millones de toneladas, de las cuales 34 son de soja.

13.3. Nosotros no podemos trabajar sobre los precios, debemos trabajar sobre los costos. Ahí nos vamos orientando, a que el éxito que ha habido en la agricultura, en particular en la soja, es todo por ganancia en eficiencia y mejora de costos.

13.4. En 1992 vino la privatización ferroviaria. Hubo desregulaciones en el tema marítimo y en materia de costos de estiba, y después, a partir de 1995, el dragado del río Paraná, con lo cual nuestros fletes mejoraron.

13.5. La soja se ha ido extendiendo a lo largo del país, lo que es posible en tanto tengamos una economía de transporte que sea la más conveniente; el ferrocarril es la mejor herramienta que se ha encontrado, salvo que haya un río y una barcaza.

13.6. El tren, de acuerdo con datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, está teniendo un costo de 1,6 centavos la tonelada/kilómetro, mientras que los camiones están en 5 o 6.

13.7. El NCA, como principal aportante de cargas a Terminal 6, ha estado acompañando nuestro crecimiento en el orden del 50 por ciento del total embarcado.

13.8. El desvío ferroviario que construyó la empresa, 9 kilómetros con una inversión de varios millones de dólares, está acompañado de descargas ferroviarias, de playas de maniobra, porque Terminal 6 nació ferroviaria.

13.9. NCA está haciendo muy bien un camino hacia el desarrollo en zonas interiores. Todo estaba concentrado alrededor del puerto, por los costos del transporte, que evidentemente son un freno para que uno se pueda expandir.

13.10. Cree que el ferrocarril, en ese sentido, para un país con llanuras tan grandes, con potencial de crecimiento tan enorme, es una herramienta de primera.

13.11. La exportación minera que opera en un puerto en terrenos de Terminal 6, y que está moviendo, con el NCA, alrededor de 800 mil toneladas por año. Eso significa un desarrollo con una inge-

niería de transporte muy interesante, pero que no sería posible de no haber estado el NCA.

– El representante de Depetris Cereales S.A., señor Juan Alberto Depetris, quien manifestó que:

14.1. Depetris Cereales S.A. tiene 25 años, como acopiadores de granos, operan unas 300 mil toneladas. Estamos en el centro de Córdoba y repartida entre los departamentos de Marcos Juárez, Unión y Río Cuarto.

14.2. El transporte de grano en un 80 por ciento se hace actualmente en camiones.

14.3. Con Ferrocarriles Argentinos fue una experiencia triste, tenía severos problemas logísticos. En los años 84 u 85 en adelante era difícil conseguir bodegas o formaciones de trenes para cargar cereal.

14.4. Todo cambió con la privatización. NCA tiene un eficiente sistema de venta comercial de sus operativos. Quizá no tiene todos los operativos que nosotros quisiéramos, nuestro objetivo sería cargar las 300.000 toneladas de vagones.

14.5. No se encuentran vagones en mal estado. Nunca hemos tenido un reclamo hacia NCA por tener que reparar vagones o el famoso “sellado”. El incumplimiento no existe. Como empresario estoy ampliamente satisfecho por el cumplimiento de lo convenido con NCA.

14.6. Hubo en dos oportunidades una pérdida importante de cereal debido a hechos vandálicos, con rotura de precintos, y nos fue reconocida la totalidad de la pérdida que tuvimos.

14.7. Esta ha sido una privatización muy exitosa. Han beneficiado al sistema en general, no solamente a nosotros, que somos los dadores de carga, sino al sistema en general.

– El representante de Servicios Industriales Sociedad Anónima, señor Juan Carlos Giusto, quien sostuvo que:

15.1. La Empresa Cargo Servicios Industriales S.A. nace en el año 1994, donde la figura logística pasó a ser muy importante porque empezó a crecer el *outsourcing*. Brindando no sólo servicios sino también soluciones, a través de un diseño integral de sistemas logísticos y proyectos a medida, haciendo realidad.

15.2. Las principales actividades son: manejo integral de depósitos y *crossdocking*, *packing* y *packaging* de exportaciones, distribución integral de mercaderías, transporte de cargas generales, distribución y *milk-run* de repuestos y transporte de cargas containerizadas y multimodales.

15.3. Con la actividad de cargas containerizadas comienza la relación con Nuevo Central Argentino en los años 1994-1995.

15.4. Se desarrollaron con NCA todas las operaciones en el tramo puerto de Buenos Aires-Córdoba y viceversa, brindando seguridad y confiabilidad

en el traslado de la carga y mejoras importantes en los costos de transporte.

15.5. El transporte multimodal se fue haciendo extensivo a otras empresas del mismo rubro, como exportaciones de maní, aceite comestible, artículos del hogar, maquinarias, instalaciones.

15.6. Una demanda sostenida, la certidumbre de contar con los contenedores en tiempo y forma y la disponibilidad de vagones necesarios hicieron que nuestros clientes decidieron el transportar por tren.

15.7. Manteniendo una actitud creativa e innovadora logramos transportar otros tipos de productos vía ferrocarril, demostrando también que alimentos y bebidas de consumo masivo podían ser transportados en igual o mejores condiciones que las que lo hacían anteriormente.

15.8. La opción de transportar vía ferrocarril, en este caso a través de Nuevo Central Argentino, y lograr la renegociación de su contrato con el Estado, nos permitirá a Cargo Servicios Industriales, como operador y como operador logístico del Mercosur.

– El representante de la Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina, señor Roberto Franceschi, quien manifestó:

16.1. La Cámara de Industriales Ferroviarios, una entidad que agrupa a la mayor parte de las industrias vinculadas al sector ferroviario desde hace más de 50 años.

16.2. Esta industria se fue reconvirtiendo acorde a los vaivenes que tuvo el ferrocarril. Durante todo el proceso previo a la privatización y los primeros años de la privatización quedó reducida prácticamente a una industria de partes y piezas. Las terminales pasaron a ser empresas de servicios, con el crecimiento de la carga y del transporte de pasajeros podrán volver a renacer algunas de las terminales.

16.3. Interesa que sea obligatorio aplicar los alcances de la ley 25.551, de compra trabajo argentino, así la industria podrá conocer el desarrollo de los programas de adquisición del material ferroviario y competir con las ofertas del exterior.

16.4. Apoya la extensión del contrato a NCA. Es importante la extensión del plazo porque permite programar en forma mucho más razonable todas las inversiones y ese crecimiento puede ser acompañado por los sectores que están vinculados a él.

– El señor Juan Carlos Gutiérrez en representación de la empresa Juan Minetti S.A.

17.1. Minetti es una empresa de producción y comercialización de cemento Portland. Cuenta con cuatro plantas ubicadas en Malagueños, en Córdoba; Las Heras, en Mendoza; Puesto Viejo, en Jujuy, y Campana, en la provincia de Buenos Aires, y centros de distribución de Rosario y Resistencia y plan-

tas de hormigón elaborado en las ciudades de Córdoba y Santa Fe.

17.2. El ferrocarril es una herramienta estratégica para la compañía por las características de los productos que se manejan y por los volúmenes de los productos que se manejan. Somos totalmente dependientes del transporte ferroviario.

17.3. El servicio prestado por NCA es muy bueno. Desde Córdoba hasta Campana transportamos *clinker*. Se produce en Córdoba. Entre San Nicolás y Campana, transportando escoria de altos hornos, que se utiliza como un aditivo en la fabricación del cemento. Transportamos cemento desde Córdoba hasta Rosario y se transportan trituradores pétreos entre nuestra planta de Córdoba y Rosario, donde está emplazada una planta hormigonera.

17.4. Tenemos una operación de transporte multimodal entre Jujuy y Campana. Se hace un tramo por camión, desde la planta que está en Puesto Viejo, en Jujuy, hasta Tucumán, donde se realiza un trasbordo y se hace el transporte ferroviario hasta la planta de Campana.

17.5. Minetti tiene la certificación de ISO 9.000 y registra indicadores que permiten monitorear el performance de NCA. Tiempo de tránsito, cumplimiento de las órdenes versus lo que se presupuesta y la cantidad de reclamos por calidad. Estos indicadores nos han demostrado que el servicio que NCA nos ha prestado es excelente.

17.6. Todos los centros productivos tienen desvíos ferroviarios que posibilitan realizar operaciones de carga y descarga de vagones.

17.7. Se transportaron en el año 2000 de 300 mil toneladas, aproximadamente, y llegando al año 2005 en el orden de las 800 mil toneladas/año.

17.8. Minetti apoya la continuidad de NCA con el contrato de concesión y adhiere al éxito de esta carta de entendimiento.

– El Centro Cultural y Museológico Ferroclub de Arequito, representado por el señor Francisco Avarucci, quien manifestó que:

18.1. Comparte plenamente todo lo que la gente ha hablado sobre NCA.

18.2. El Centro Cultural y Museológico en Arequito nace prácticamente junto con la empresa NCA, después de la privatización de ferrocarriles.

18.3. Al encontrar la estación ferroviaria desmantelada, la comunidad de Arequito trató de rescatar ese patrimonio con el apoyo que encontró en la empresa NCA.

18.4. CNA ha tenido siempre la mejor predisposición con nosotros, y de esta manera hemos tratado de armar la nueva estación ferroviaria como se encontraba en sus primeros momentos, en 1887, cuando fue inaugurado el ferrocarril.

18.5. En todas las oportunidades NCA tuvo dedicación para apoyarnos y darnos sus servicios.

18.6. La función social, la función del trabajo empeñado en su empresa es realmente importante, y espero que esta renegociación con el Estado realmente llegue para ambas partes en la mejor forma a feliz término.

– El señor Javier Picco, en representación de Luis Javier Picco y Asociados Sociedad Anónima, quien sostuvo que:

19.1. Las empresas ERSO y JPA. ERSO es una empresa de ejecución de obras de vía y JPA de suministro de materiales de infraestructura.

19.2. Desde hace más de cinco años mis empresas vienen trabajando ininterrumpidamente con NCA, ejecutando obras de vía y proveyendo materiales. Hemos mantenido entre dos y cuatro frentes de obras permanentes, para lo cual contratamos básicamente mano de obra local.

19.3. El trabajo planificado plurianual ha permitido discutir y concretar planes de trabajo a mediano plazo, haciendo inversiones en tecnología y equipo, de manera tal de aumentar en eficiencia y eficacia.

19.4. NCA adquirió una significativa cantidad de material de vía nuevo, entre la que se incluyen rieles importados, iniciando una renovación masiva con ciento por ciento de materiales nuevos.

– El representante de la Asociación Rosarina de Amigos del Riel, señor Mario Rodolfo Angueira, quien expresó que:

20.1. Esta asociación civil, entre cuyos objetivos estatutarios está velar por el buen desempeño de los sistemas de transporte público y por riel, expresa públicamente que, en términos generales, apoya lo expresado en la carta de entendimiento.

20.2. En la primera fase de la concesión se identificaron situaciones que fueron negativas: descartar del uso operativo las instalaciones del Depósito de Alistamiento Diésel-Eléctrico Rosario (DADER), escasa presencia en la línea y en las instalaciones fijas, material rodante circulando en forma no muy digna y una no muy clara política de atracción de clientes.

20.3. Transcurrido algún tiempo, la empresa muestra interesantes logros en cuanto a cargas transportadas, captación de clientes, recuperación de material rodante remolcado y tractivo. Destacándose: alta confiabilidad y elevado porcentaje en servicio de las unidades tractivas, desarrollo y fabricación de nuevas unidades, con tecnología y mano de obra locales, rutina de mantenimiento y rotación del parque.

20.4. En cuanto a la seguridad: desarrollo y construcción de barreras automáticas con integración de tecnología y mano de obra local, cuidado del entorno de los pasos a nivel, la señalización según normativa de CNRT; presencia permanente de personal de vigilancia, introducción de un sistema de

comunicaciones efectivo, personal disciplinado, generación de nuevos recursos humanos y creación de una confiable cadena de contratistas y proveedores.

20.5. Nuestra asociación ha contado con la colaboración de la empresa, tanto mediante la participación decisiva de sus autoridades como con la permanente y dedicada labor de su personal.

20.6. Es necesaria una participación mayor del modo ferroviario en el transporte de cargas para el ahorro en el uso de combustibles fósiles y el alivio del sistema vial nacional, hoy colapsado e inseguro.

20.7. No debe diferirse la optimización y/o construcción de instalaciones fijas y sistemas de señalización acordes a las necesidades del país.

20.8. Se deben iniciar acciones necesarias para lograr más elevadas cargas por eje.

– El representante de Casa Garrone Bisio y Cía. S.R.L., señor Fabián Alfredo Bisio, quien dijo:

21.1. Casa Garrone Bisio y Cía. es una empresa acopiadora de cereales, como usuario de muchas décadas del transporte ferroviario y de todos los clientes de NCA.

21.2. En Ferrocarriles Argentinos no sólo no se conseguían trenes sino que era imposible lograr una comunicación telefónica. Podía demorar más de un mes en llegar, con vagones incompletos. Traía insectos vivos, alta temperatura, no cumplía con los plazos contractuales, viajes para negociar la descarga, y además descuentos arbitrarios, eran mayores costos.

21.3. Cuando llegaban los operativos a destino con importante faltante de kilo que nadie reconocía. En este aspecto, NCA siempre ha reconocido los faltantes de mercadería por precintos violados.

21.4. Desde 1993 a la fecha cambió mucho el servicio, desde pésimo, como era antes de NCA, hasta muy eficiente en la actualidad. Los operativos requeridos llegan en tiempo y forma, y una vez descargados llegan a destino en un par de días. Las tarifas son lógicas y se ajustan al mercado.

21.5. El tren es un factor fundamental en la creciente producción agrícola argentina. El país se encamina a los cien millones de toneladas en el mediano plazo, lo que traerá aparejado muchos problemas de logística. Nuevo Central Argentino es un factor de fundamental importancia.

21.6. En la época de Ferrocarriles Argentinos y en los primeros años de Nuevo Central Argentino un tren tenía como máximo 30 vagones, y hoy llegan a los 70 y con dos locomotoras. Esto refleja la importante cantidad de granos y otros productos transportados por Nuevo Central Argentino.

21.7. Hace mención a la jerarquía del personal de NCA desde los ejecutivos hasta los empleados

operativos, los que están siempre a disposición del cliente.

– La empresa Servicios Operativos S.R.L., representada por el señor José Luis Gómez Bernal, quien sostuvo que:

22.1. La empresa Servicios Operativos S.R.L. es de gestión y logística para el transporte. Realizamos la coordinación, carga y descarga consolidada de contenedores, acopio y distribución de mercaderías transportadas por Nuevo Central Argentino.

22.2. Tenemos una muy importante relación con NCA, ya que coordinamos con los distintos departamentos de dicha empresa para efectuar los transportes multimodales, la disponibilidad de mercadería a transportar, el posicionamiento de camiones, grúas, autoelevadores, zorras hidráulicas y el personal necesario para realizar el transbordo de la misma.

22.3. Operamos en la provincia de Santa Fe, en las bases de Sunchales y Rafaela, en Santo Tomé y en Rosario. En la provincia de Buenos Aires, en San Pedro, en Campana, en Colegiales, en base Retiro, Midland y Ensenada.

22.4. Están asociados estratégicamente con Nuevo Central Argentino en la faz operativa para brindar a los clientes el servicio multimodal.

22.5. Como proveedor de servicios de Nuevo Central Argentino hemos tenido un desarrollo vertiginoso. Lo que requirió invertir en maquinarias, para lo cual contamos con el apoyo de NCA.

22.6. El servicio de transporte brindado por NCA brinda a sus clientes seriedad y seguridad. Lo que ha volcado a este medio a una parte muy importante de las cargas masivas de dicho corredor.

22.7. Han realizado inversiones en equipos, maquinarias y seguridad. Se han convertido estaciones prácticamente abandonadas en bases operativas, respetando la ecología, la costumbre de los pueblos y priorizando la seguridad del personal que desempeña tareas y los habitantes del lugar.

22.8. Consideran que el cierre de la renegociación de CNA con el Estado posibilitará a las empresas operadoras vinculadas a ella tener una mayor seguridad jurídica brindando un servicio acorde al sector, seguir creciendo en la actividad, realizar inversiones y generar puestos de trabajo.

– El Club Ferroviario Central Argentino, representado por el señor José Luis Ciancia, quien afirmó:

23.1. Creen que la preservación ferroviaria se ha visto afectada en los últimos años positivamente, y esto ha sido, en parte, gracias al accionar de NCA.

23.2. Efectúan trabajos de restauración dentro del Complejo Industrial Ferroviario Pérez; se ha restaurado y puesto en marcha de la locomotora 191, “La Emperatriz”, la locomotora presidencial argentina.

23.3. La locomotora "Córdoba", que fue la primera que inauguró el servicio, concretamente, en la línea Rosario-Córdoba, se ha perdido.

23.4. Ni las empresas británicas ni la administración estatal tuvieron una política de preservación ferroviaria buena. Lo que fue malo con la administración británica fue peor con la administración nacional.

23.5. Esta situación está cambiando. Nuestra Asociación reconoce el sostenido vigor con que NCA nos está ayudando en esta empresa que hemos emprendido.

23.6. El compromiso que NCA ha demostrado en el apoyo a las actividades históricas ha dado resultados palpables. Debe quedar claro que sin esa participación de NCA y de su personal no hubiera sido posible el rescate de equipos.

23.7. NCA tiene iniciativas propias de restauración y de preservación. Varios vagones, verdaderas reliquias, han sido ya restaurados por NCA.

23.8. NCA tiene un perfil bajo en esta materia. Nosotros creemos que toda esta actividad tiene que ser publicitada, explicitada, para que sea copiada por las otras empresas.

– El representante de Cotagro Cooperativa Agropecuaria Limitada, señor Jorge Emilio Bossio, quien expresó:

24.1. Nuestra cooperativa fue fundada en 1944. Cuenta con 650 asociados y está ubicada en General Cabrera, provincia de Córdoba, en la ruta nacional 158.

24.2. Entre las principales actividades están el acopio de granos, 250 mil toneladas, y la exportación de 20.000 toneladas de maní de confitería.

24.3. Con Ferrocarriles Argentinos era prácticamente inviable conseguir un operativo para que transportase nuestras cargas. Generalmente, las pérdidas para los cargadores eran sumamente importantes, porque a veces entrábamos en incumplimiento de contrato, además de la problemática de calidad.

24.4. Luego de la concesión al Nuevo Central Argentino, nuestra cooperativa carga regularmente desde General Cabrera, General Deheza, Las Perdices, en todos los períodos del año.

24.5. Nuestra cooperativa hizo inversiones para que estar acorde con el servicio que presta el NCA; cuando NCA indica cuándo llega un tren y cuándo lo retira, siempre se cumple.

24.6. NCA instaló un sistema multimodal en la localidad de Las Perdices, así pudimos solucionar un problema que teníamos para transportar la mercadería al puerto de Buenos Aires.

24.7. Esto trajo múltiples beneficios, porque el 95 por ciento del maní se produce en la provincia de Córdoba. Es un producto que va directamente al consumo humano, no puede tener los tratamientos de trasbordo.

24.8. La consolidación en origen ofrece mayor seguridad y comodidad, para nada comparable con lo que ocurría anteriormente.

24.9. El sector manicero tuvo una inspección de la Unión Europea y elogiaron el sistema de carga, y este elogio lo quiero trasladar al Nuevo Central Argentino y su forma multimodal que instaló en la localidad de Las Perdices.

24.10. Las tarifas elaboradas se ajustan claramente a la realidad, se elaboran con criterio y realmente no tenemos dificultades con respecto a lo que nos están aplicando para nuestras cargas.

– El señor Cristo Mirjanovich, como particular interesado, quien manifestó que:

25.1. Ser empresario vinculado a ferrocarriles desde 1970. Actividad principal: productor minero en la rama áridos viales, balasto para ferrocarriles y operador de fletes y servicios ferroviarios.

25.2. Explotan una cantera que fue propiedad del Ferrocarril Bartolomé Mitre. Con la ayuda recibida en vías y durmientes construimos un desvío a pocos metros de la cantera, entre Los Cóndores y Berrotarán. Proveemos de balasto a Ferrocarriles Argentinos, 500.000 a 600.000 toneladas anuales, para luego pasar a ser el tercer tomador de flete, después de YPF y Somisa.

25.3. Con la privatización se eliminaron las compras centralizadas y anuales, nuestra actividad como proveedores de balasto y tomadores de flete cayó en más del 60 por ciento.

25.4. La privatización nos ha perjudicado, pero tenemos que reconocer que ha beneficiado a muchos. Mis colegas han podido participar con la venta de balasto y la toma de servicios de fletes para empresas viales como antes no podían hacerlo.

25.5. Otras empresas, como cooperativas agrarias, acopiadores de cereales, etcétera, que antes no eran debidamente atendidos, hoy se ven haciendo grandes complejos de silos y otros centros de transferencias de granos sobre las líneas del ferrocarril, en especial esta línea NCA, lo que demuestra la apoyatura de esta empresa al desarrollo del agro.

25.6. NCA ha puesto en actividad su puerto terminal de concentración y transferencias de áridos para Rosario y su zona, ubicado en la localidad de Pérez, en las cercanías de Rosario. Su inversión ha sido considerable.

25.7. El consignatario de la piedra puede descargar día y noche, domingos y feriados, en tan sólo tres horas, lo que antes hacía en 15 o 20 horas diurnas.

25.8. El paso a la privatización de este servicio ha sido positivo. No obstante, siempre es necesario su mejoramiento continuo. El país crece y las empresas deben acompañar su crecimiento. Volver atrás como empresas estatales sería, desde mi punto de vista, un retroceso.

25.9. Esta línea no está en manos de capitales extranjeros ni multinacionales ni empresarios oportunistas, sino que se trata de una empresa netamente nacional, con reconocida trayectoria industrial, nacida en un sector del interior con un amplio sentido y consenso social. Restarle confianza y apoyo en este emprendimiento ferroviario es quitarle a estos y a otros empresarios argentinos la confianza de ser partícipes de su identidad nacional.

– El representante de Buratovich Hnos. S.A., señor José Antonio Buratovich, quien sostuvo que:

26.1. Buratovich Hnos. S.A. reside en Arrecifes, provincia de Buenos Aires, y nos dedicamos desde hace muchos años al acopio de cereales. Desde sus comienzos, su medio de transporte fue el ferrocarril. En esa época el Central Argentino.

26.2. A fines de las décadas del 40 y del 50 y con la estatización del ferrocarril comienzan los inconvenientes en el suministro de vagones y en la eficiencia del servicio.

26.3. La ley 19.076 promueve la construcción de plantas en terrenos ferroviarios mediante la cesión de terrenos y la obligación de parte de los usuarios de que el transporte del 75 por ciento deba ser realizado por el ferrocarril.

26.4. En la práctica, cambia muy poco la situación, porque esta obligación caduca una vez transcurridos treinta días de la anotación de los pedidos, los cuales normalmente no son provistos o lo son muy deficientemente.

26.5. A partir del año 1993 comienza la concesión de ramales y corresponde la estación de Arrecifes a Nuevo Central Argentino. Así comienza una creciente y fructífera relación comercial y de tráfico que se prolonga hasta el presente. Se realizan inversiones de ambas partes lo cual ha transformado nuestra estación en una verdadera terminal.

26.6. Entre nosotros y NCA se ha conformado una verdadera alianza estratégica en una relación ganar-ganar donde NCA cumple con gran eficiencia la tarea operativa y nuestra empresa suministra la carga y descarga con la mayor celeridad posible.

26.7. NCA ha conformado a través de estos años una empresa nacional con capitales privados y a propio riesgo, con un destacado grupo humano que tiene una visión con la cual nos sentimos muy identificados.

– La Cooperativa de Trabajo Ferroviaria Taller Pérez Limitada, el señor Rodolfo Ghelfi.

27.1. La Cooperativa de Trabajo Ferroviaria Taller Pérez Limitada, proveedora de NCA.

27.2. La cooperativa de trabajo estaba y está constituida por personal obrero, técnico y profesional de Talleres Pérez, que está localizado en la ciudad homónima de la provincia de Santa Fe.

27.3. Hemos obtenido el reconocimiento como uno de los más calificados reparadores y fabricantes de material rodante. Dicho logro no hubiera sido posible sin el apoyo y la confianza brindados por la empresa Nuevo Central Argentino.

27.4. Han reparado y reconstruido 590 motores de tracción de locomotoras diésel eléctricas, 70 generadores principales, 41 compresores, motores diésel, 418 reguladores de velocidad, 7.650 procesamientos de pares montaros y elementos menores. Se ha reparado locomotoras GAIA, reconstruido y rehabilitado cinco locomotoras General Motors GT 22 CW en estado de chatarra, detenidas desde hace mucho tiempo y desprovistas de materiales. Y lo loable es que NCA financió toda la obra de recuperación de dichas locomotoras.

27.5. Han incursionado en la fabricación de 30 vagones portacontenedores de nuestro diseño y con nuestra ingeniería.

27.6. Se ha ampliado la fuente de trabajo a 150 familias más y a un importante número de pymes. Y todo esto lo posibilita NCA.

27.7. El Estado nacional debiera diseñar y adoptar las medidas y disposiciones necesarias tendientes a incrementar la participación del modo de transporte ferroviario, mejorando en ese sentido la competitividad.

27.8. Les parece un acto de justicia que NCA continúe con su concesión, y sabemos que va a tener mucho más éxito del que ha tenido hasta ahora, porque es una de las pocas empresas que ha aportado mucho para lo que es el producto argentino.

– La Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Ltda., representada por el señor Juan Carlos Martínez, quien sostuvo que:

28.1. La Asociación de Cooperativas Argentinas, que es una federación de cooperativas nacida en el año 1922, coordina la comercialización y logística derivada del acopio de granos en más de 160 cooperativas.

28.2. Nos hace un fuerte demandante de logística en general y de los servicios ferroviarios en particular, que lo hacemos a través de instalaciones en 26 localidades del país.

28.3. El comercio de granos tiene entre sus debilidades la infraestructura de la que dispone el país para encarar la administración de estos volúmenes crecientes.

28.4. Las deficiencias de rutas disponibles para el transporte eficiente de granos, generando un colapso en la época de transporte de granos.

28.5. El desarrollo de un esquema equilibrado entre desarrollo de ferrocarril y los demás modos de transporte de granos es imprescindible.

28.6. El desarrollo de ferrocarriles debe ser eficiente. Contar con previsibilidad, capacidad de planificación, agilidad, seguridad y economicidad. Enten-

demos que estos aspectos son ampliamente cubiertos por NCA. Parecen lejanos aquellos tiempos donde no se sabía cuándo se asignaban los trenes, no se sabía cuándo se terminaban de cargar.

28.7. Este proceso fue producto de una coordinación permanente entre el NCA y sus usuarios, logrando esa previsibilidad. Fue producto de un plan de inversiones entre el ferrocarril y los usuarios, logrado los estándares de seguridad que reclamábamos.

28.8. Este es un proceso que no está agotado. No se puede interrumpir este servicio que hoy presta el NCA; ello sería letal para los intereses de la economía en general, por lo que nuestra entidad augura que se llegue a feliz término en este proceso de renegociación con NCA.

– El señor Agustín Clemente Special, como particular interesado, y sostuvo que:

30.1. Como miembro del Sindicato de La Fraternidad se hace presente en esta audiencia pública para manifestar el apoyo a la renegociación del contrato de la empresa Nuevo Central Argentino.

30.2. En la primera etapa de la privatización nosotros éramos 160 conductores; hoy somos más de 300.

30.3. La empresa como Nuevo Central Argentino, que está funcionando como lo está haciendo, rescatando un ferrocarril que en su etapa estatal venía derrumbándose día a día, para nosotros casi diría que es una obligación venir a darle nuestro apoyo.

– La Sociedad de Acopiadores de Granos de la provincia de Córdoba, representada por el señor Juan Carlos Giraud, quien manifestó:

31.1. La institución que represento, en la provincia de Córdoba, cuenta con la experiencia de cuarenta años de actividad en el asesoramiento y representatividad de todo el acopio de la provincia.

31.2. Esta fue una de las instituciones que conformó, apoyó e integró en el inicio la concepción privatizadora que en los años 90 se inició. Es más, comprometió a NCA todo el poder de carga que la provincia de Córdoba tiene. Por lo tanto, somos parte de la familia del NCA.

31.3. La provincia de Córdoba rebaja impuestos para compensar la diferencia entre una provincia con un flete corto a puerto y la nuestra, con un flete largo, cuyo promedio está en los 350 y 400 kilómetros.

31.4. La alta tarifa, o por lo menos la pretensión de alta tarifa, donde evidentemente se trabaja para seis meses, y la diferencia entre eso y las tarifas que ofrece NCA da la posibilidad de que nuestro sector tenga concretamente una mejor rentabilidad.

31.5. La necesidad del ferrocarril en la provincia de Córdoba es prioritaria.

31.6. El sistema de transporte por camiones está en crisis; no hay renovación, no hay créditos blan-

dos ni nada. Y NCA, no con tarifas espurias ni nada parecido, sino con costos reales ha podido ir avanzando y prestando un servicio de excelencia, por lo menos para lo que teníamos antes de los años de la privatización.

31.7. La provincia de Córdoba, según estadísticas, incrementó un 64 por ciento la producción, y concretamente somos los primeros sojeros del país. La soja este año nos ha dado casi 13 millones de toneladas.

31.8. Todo este complejo de producción de la provincia de Córdoba requiere apoyo respecto de la logística del transporte a puertos.

31.9. Yo diría que el sector transporte camionero siempre ha estado subvencionado. En la actividad privada nosotros nunca pedimos que se nos regale, pero sí pedimos que se nos apoye.

31.10. Entiende que tiene que haber un concepto de defensa de la producción y de los *commodities* de tal manera que se conviva con todo el servicio camionero. No se puede trabajar seis meses en el año y pretender tener rentabilidad: hay que trabajar doce meses.

31.11. Debemos tener una logística de transporte que achique los números por el hecho de estar tan lejos del puerto. Tenemos que seguir llevando los productos a Bahía Blanca, a Rosario, y entonces debemos contar con el apoyo del gobierno nacional en esta tarea.

– El señor Antonio Guillermo Luna, quien manifestó pertenecer al Sindicato La Fraternidad y ser secretario de Política Ferroviaria del mismo, y expresó:

32.1. Nadie se acuerda de la ley 23.696, que a nosotros los ferroviarios nos costó cien mil cesantes, 47 días de lucha y no tuvimos un solo sindicato ni un solo compañero de otra actividad que nos viniera a defender.

32.2. Las concesionarias ferroviarias fueron concesionadas a capitales argentinos directamente, en su gran mayoría. Una empresa que empezó con 198 trabajadores transportando 3.500.000 toneladas en el año 92 o 93, que en el año 2000 llegó a las 5.200.000 toneladas, y en el año 2004 cerró un ejercicio con 8.300.000 toneladas e incorporó 150 conductores más.

32.3. Se le tiene que dar la seguridad jurídica a las empresas ferroviarias y que, por lo tanto, nosotros podamos seguir manteniendo el trabajo y nos mejoren los salarios, que nos bajen las horas de jornada.

32.4. La UNIREN tiene la obligación de renovar los contratos porque no hay otro modo de quién vaya a explotar los servicios ferroviarios, y es cierto que en Buenos Aires el servicio ferroviario está subsidiado. El transporte automotor también recibe subsidios.

32.5. Los veinte millones de toneladas que se transportaron por ferrocarril pagaron impuesto, porque se hace boleta. Antiguamente, no sé si todos los otros transportes podían facturar como facturan las empresas ferroviarias.

32.6. Tenemos muchos defectos y tenemos muchas diferencias con las empresas ferroviarias, especialmente con las de carga, porque nosotros entendemos que es por la vía que salen las riquezas de nuestro país y en donde se recauda.

32.7. En todos los lugares del mundo, señores, el tren es subsidiado por el Estado nacional. Son muy pocos los países que tienen los trenes concesionados.

32.8. Está totalmente de acuerdo en que se renegocie el contrato, que se fijen los plazos necesarios a efectos de poder tener una seguridad jurídica y tener una estabilidad laboral acorde y concreta.

32.9. Creemos que la ley federal de transporte tiene que ser la que nos lleve al puerto, en donde el barco, el camión, el avión y el ferrocarril puedan hacer el transporte que se merece el pueblo de la Nación Argentina.

14. El acuerdo sometido a dictamen mejora sustancialmente el esquema de renegociación que hasta el momento el Poder Ejecutivo nacional, a través de la UNIREN, venía presentando al Congreso de la Nación (verbigracia, casos EDELAP, terminales portuarias, autopistas, Aguas Argentinas, etcétera).

15. En esta oportunidad se han acompañado los dictámenes previos de la SIGEN y de la Procuración del Tesoro de la Nación, modificado cuestiones formales observadas por el mismo procurador, y se han salvado otras cuestiones que anteriormente motivaron fuertes rechazos desde nuestra posición (ejemplo: acuerdos parciales y transitorios, suspensión de acciones y reclamos, etcétera).

16. Este acuerdo positivamente contempla la renegociación integral del mismo y la renuncia y desistimiento de derechos y de acciones previo a la entrada en vigencia del acuerdo integral suscripto.

17. Sin embargo, este acuerdo presenta aspectos objetables que forman parte de la estrategia negociadora común a casi todos los contratos de servicios públicos, por ejemplo: la cláusula denominada "resolución de reclamos mutuos", donde se advierte el largo plazo (18 años) concedido por el gobierno para saldar (\$ 60.490.000 a favor del concedente) con nuevas obras las multas e incumplimientos incurridos por la empresa, dejando a cargo del Estado la mayor parte de las inversiones en infraestructura y material rodante. La cláusula denominada "canon y alquiler", que prevé el nuevo valor del canon fijado en el 3 % de la facturación anual total, correspondiente al ejercicio económico anterior,

cuyo 70 % de ese importe será reinvertido por el Estado en la misma red ferroviaria. Al respecto, algunas opiniones vertidas en la audiencia refuerzan nuestra posición:

– La Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, representada por el señor Alberto Javier del Río, quien manifestó que:

29.1. No es de su interés la obstaculización del progreso del transporte ferroviario de cargas.

29.2. Alerta por las graves consecuencias que aparejaría para nuestros trabajadores la continuidad de los procesos de renegociación en la línea de pensamiento que inauguró la UNIREN.

29.3. La renegociación se manejó exclusivamente con criterios técnicos y económicos de cuatro grupos de personas que, por sus intereses propios o formación profesional, sólo han podido ver la cara de la moneda correspondiente al negocio ferroviario: la empresa concesionaria, con su lógica parcialidad; la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, integrada por técnicos ferroviarios cuya mayoría pertenecieron al plantel de Ferrocarriles Argentinos; la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, cuyos integrantes en parte son técnicos ferroviarios de la planta de Ferrocarriles Argentinos y en parte funcionarios políticos del sector ferroviario, y esta unidad de renegociación, sin competencia específica sobre los problemas sectoriales del transporte.

29.4. El resultado plasmado en la carta de entendimiento que favorece de un modo muy injustificado a la empresa concesionaria, y la UNIREN no se ha detenido a meditar en cómo esta renegociación puede afectar a las cuatrocientas mil familias de trabajadores camioneros.

29.5. Compartimos poner en marcha al transporte de pasajeros y cargas por ferrocarril, pero no pueden extremar el logro de estos objetivos si con ello provocan un mal mayor para la sociedad argentina.

29.6. Hay algunas "verdades únicas ferroviarias", como el razonamiento que sostiene que cuantas más inversiones estatales se destinen al transporte ferroviario de cargas, tendremos fletes cada vez más baratos, mejoraremos la competitividad.

29.7. Si la inversión en infraestructura ferroviaria con fondos estatales reemplaza a la inversión que debe realizar el concesionario con su propio dinero, no se mejora la inversión argentina sino que se le regala ilegal e inexplicablemente esta inversión, en un procedimiento además poco transparente y sin ninguna contraprestación, lo que sería ilegal.

29.8. La obtención de precios competitivos en las tarifas de transporte ferroviario son esperables, pero sin depresión a niveles de disfuncionalidad del sistema de transporte terrestre por camión, sino pro-

vocará un serio problema social y económico en el sustento e inclusión de parte de los trabajadores camioneros.

29.9. La aplicación irrazonable de un ideal político en principio es válido. No es posible que la empresa NCA, mientras incumplió sus propios compromisos de inversión, reitera la falacia consistente en sostener que el verdadero problema de su déficit operativo y desinversión habría sido la competencia desleal del sector automotor, que señalan como irregular, y de no aportar al sostenimiento de la infraestructura que utiliza.

29.10. A estos concesionarios ferroviarios y a estos funcionarios estatales habremos de recordarles que el sector del autotransporte de cargas es el que consume más del 60 por ciento del gasoil del país, cuyo ITC es 15 centavos por litro de 20,2 % sobre el precio de venta, que va a un fondo fiduciario por más de mil millones de pesos que financia las rutas, el transporte urbano de pasajeros e incluso al transporte metropolitano ferroviario.

29.11. El sector paga casi un 40 por ciento de impuestos al comprar cada vehículo automotor, lo mismo al comprar neumáticos y lubricantes. Paga un doble impuesto al capital: el impuesto al capital de las sociedades y las patentes municipales, IVA, ganancias, previsión social, etcétera.

29.12. Un informe emitido por la Fundación FIEL, dictaminó que el transporte por automotor de carga es el sector económico argentino que más tributa medido en relación a su participación porcentual en el PBI.

29.13. La concesionaria dice que han deprimido voluntariamente la tarifa al canjear con sus clientes contratos de flete a largo plazo por importantes descuentos a cambio de obras que ellos mismos debían hacer con su propio dinero. Y que la tarifa en todo el período de desinversión, años 1992-2002, fue más de un 50 por ciento inferior a la del camión.

29.14. Están inscriptos en el Registro Único del Transporte Automotor, RUTA, más de 300.000 vehículos y 106.000 empresas operadoras de carga por automotor.

29.15. Instamos a las autoridades de la UNIREN a que revean sus posturas equivocadas y ampliando su grado de visión y de razonamiento nos incluyan como un sector importante en esta discusión y no perjudiquen a más de 450.000 familias de trabajadores camioneros.

29.16. No puede negarse la inversión estatal en infraestructura ferroviaria, pero no se acepta que esta inversión se destine al beneficio personal de empresarios, como lo hace la UNIREN en su carta de entendimiento, so pretexto de cumplir altos intereses políticos y sociales.

29.17. Con fecha 30 de abril de 2002 NCA hace su primera propuesta de renegociación, ampliada en noviembre de 2002, y pide nuevos beneficios el 5

de agosto de 2003; hace lo mismo en septiembre de 2003. Vemos que cuanto más pasa el tiempo la concesionaria pide más y nuevos beneficios, y los funcionarios aceptan invariablemente con su visión ferroviaria, creyendo que no tendrá responsabilidad por lo que están haciendo.

29.18. Haremos el esfuerzo junto con el gobierno nacional, pero ello no significa que debemos aceptar que se beneficie tan injustificadamente a empresas concesionarias que han practicado, siguen e intentan seguir practicando *dumping* contra nuestro sector.

29.19. En el período 1998/2004 se han producido la cantidad de 34 auditorías de la Auditoría General de la Nación, cuyo denominador común es el señalamiento de fallas y defectos graves y reiterados en el control de las concesionarias por parte de ministerios, secretarías y entes de control.

29.20. Dos principios son rectores del actuar republicano además de la transparencia en los actos de gobierno, que son el de idoneidad y responsabilidad en sus funcionarios. No se puede verificar el cumplimiento de ninguno de estos principios, los informes no se encuentran firmados por quienes los elaboraron.

29.21. Por otra parte, todas estas reparticiones han actuado con información sin auditar de ningún modo, provista por la propia empresa concesionaria interesada.

29.22. Un ejemplo: a fojas 7 del segundo informe de la CNRT, el organismo que supuestamente debe controlar y dictaminar sobre el grado de cumplimiento del contrato dice: "Resulta oportuno señalar que todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar en el sitio en cuanto a su totalidad en cantidad y calidad, dada la extensión del Sistema Ferroviario Nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas, han sido y lo son, por excepción".

29.23. Propone para regularizar esta renegociación, que vuelvan todos los informes a las áreas técnicas de origen para que sean firmados por los funcionarios responsables.

29.24. No pueden desconocer los funcionarios renegociadores que la depresión de las tarifas que sufrimos hasta el 2002 los trabajadores camioneros fue provocada en gran medida por los concesionarios ferroviarios, que utilizaron la multimillonaria inversión estatal gratuita en el ferrocarril para bajar el precio de sus *commodities* internacionales y eliminar a su propia competencia industrial.

29.25. ¿Cómo pueden desconocer los funcionarios que el pobre rendimiento empresarial, y consecuente desinversión, se produjo porque la tarifa del transporte ferroviario se usó para hacer *dumping* o para compensar inversiones propias a cambio de

descuentos tarifarios, como reconoce en todo el expediente NCA?

29.26. Tuvieron que sufrir una crisis como la del año 2002, donde las empresas madres de estos *holdings* les “soltaron la mano” a sus subsidiarias de transporte, para que estas empresas de ferrocarriles de cargas se dediquen verdaderamente al negocio del transporte.

29.27. A partir del año 2002 y hasta la fecha, estas empresas que ahora están renegociando, duplicaron y más sus tarifas. Y ahora que son verdaderamente rentables, en vez de invertir van por más, y piden inversiones estatales.

29.28. Proponen: agregar una cláusula respecto de que en ningún caso y bajo ningún concepto las empresas concesionarias de ferrocarriles de cargas recibirán subsidios o compensaciones económicas operativas o de infraestructura por parte del Estado nacional, funcionalizar la actuación del director de la concesionaria designado en representación del Estado nacional, darle funciones amplias de control y acceso a la información, implantar un régimen sancionatorio ejecutivo, con limitación recursiva para el concesionario.

29.29. La resolución del recurso jerárquico agota instancia y hace ejecutables las sanciones impuestas, con recurso judicial sólo precedente previo pago de la multa. Al régimen aplicable al transporte por automotor de cargas y pasajeros.

29.30. Aprobándose en un plazo perentorio un manual de procedimientos sobre auditoría real de las concesiones.

29.31. Debe intervenir la CNRT y/o la Auditoría General de la Nación en la elaboración de los inventarios, previo a la firma del acta acuerdo de renegociación integral.

29.32. Agregar un régimen de fomento del intermodalismo y adicionar la prohibición expresa para las concesionarias ferroviarias de efectuar por sí o por intermedio de empresas vinculadas, servicio de transporte por automotor de cargas.

29.33. Elevar la inversión del 10,5 por ciento al 20 por ciento.

29.34. Elevar el canon al 5 por ciento en el presente plan quinquenal.

29.35. Reformular la tasa interna de retorno, calculada en el 16 por ciento. Es escandaloso que se pretenda entregar un negocio sin ningún riesgo empresario con una tasa de retorno calculada al 16 por ciento.

29.36. Estudios de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales –FLACSO–: una tasa comparativa de retorno para negocios de este tipo, internacionalmente jamás debe superar el 7 por ciento.

29.37. En el año 1992, la tasa de retorno de la licitación fue calculada en el 8 por ciento. Es impensable que como país tengamos una regresión a la épo-

ca de la privatización de ENTEL. Establecer que una suma igual a toda la inversión o gasto en mantenimiento ejecutada en la infraestructura ferroviaria concesionaria con fondos del Estado deberá ser invertida por la concesionaria.

29.38. Eliminar el límite superior tarifario y elevar el límite inferior tarifario a valores de sustentabilidad operativa en el transporte de cargas automotor.

29.39. No tenemos miedo a la sana competencia del transporte intermodal, mientras sea sana y no intervenida por intereses económicos concentrados.

– La Defensoría del Pueblo de la Nación, representada en este caso por el señor Héctor Peña, quien sostuvo que:

2.1. Se entendió que habría sido un grave error limitarse al análisis del mismo sin examinar la realidad del transporte ferroviario nacional en su conjunto.

2.2. La carta de entendimiento debiera insertarse dentro de una política ferroviaria de alcance nacional que al presente no existe, y que debería proveer a las necesidades de la defensa, la integración territorial y el desarrollo de la economía nacional.

2.3. Sin esa política ferroviaria y sin un marco regulatorio que la traduzca en hechos, la consecuencia necesaria será la ausencia de un órgano de control eficaz en su accionar, esto es, de un verdadero ente regulador con amplias facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias.

2.4. En la carta de entendimiento se otorgan múltiples facultades de control y fiscalización a la CNRT y a la Secretaría de Transporte de la Nación.

2.5. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte dijo sobre la renegociación del contrato de concesión de la empresa Nuevo Central Argentino que: “...todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar en sitio en cuanto a su totalidad en cantidad y calidad, dada la extensión del Sistema Ferroviario Nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas han sido, y lo son, por excepción”.

2.6. Falta de capacidad operativa de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

2.7. Se colocan bajo el control de un mismo organismo con competencia y alcance nacional, que actúa en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, distintas actividades con características propias. Siendo consecuencia de esta concentración de funciones la alarmante laxitud de los controles.

2.8. La Secretaría de Transportes ha dado acabadas muestras de ineficiencia para exigir niveles de calidad en la prestación del transporte público. No se controla el destino de los subsidios que reciben los concesionarios, no se muestra la voluntad de exigir mejoras en la calidad del servicio.

2.9. La Ley Nacional de Ferrocarriles 2.873 data del año 1891, es una ley prolija y con visión de futuro, y de allí su larga vigencia. La contrapone al régimen actual, que es desordenado, caótico y solamente destinado a solucionar problemas coyunturales. Lo cual no resulta un marco legal adecuado para un control eficaz de la actividad. Es necesaria la creación de un marco regulatorio del sistema ferroviario.

2.10. Existe un ineficaz control de las obligaciones contractuales, lo que facilita los frecuentes incumplimientos por parte de los concesionarios. El marco normativo no es en modo alguno el instrumento adecuado para un control eficaz de las mismas.

2.11. Debió dictarse previamente el marco regulatorio de la actividad para descender luego a los contratos respectivos.

2.12. La carta de entendimiento le atribuye a la Secretaría de Transporte y a la CNRT un conjunto de funciones que, atento a lo observado, son de imposible cumplimiento.

2.13. La carta de entendimiento se asienta en datos cuya veracidad no ha sido debidamente corroborada por el órgano de control, lo que constituye una base sin sustento administrativo, económico y jurídico para adherir a ella.

2.14. El método utilizado para definir las categorías es rechazado por el Defensor del Pueblo de la Nación, porque se violan los principios básicos del servicio público, ni refleja las necesidades potenciales de la demanda insatisfecha.

2.15. En la Defensoría del Pueblo constan declaraciones en las que se indican que existe una muy baja oferta ferroviaria.

2.16. La carta autoriza el cobro de peaje por el cruce de cables sobre la red ferroviaria, lo que confronta con las leyes que regulan los servicios públicos de electricidad y gas.

2.17. En la carta de entendimiento no existe ninguna referencia al sistema tarifario ni a los límites superiores tarifarios, toda vez que la tarifa media en toneladas de granos ha variado con posterioridad al año 2002 entre un 35 por ciento y un 163 %.

2.18. Posición del Defensor del Pueblo: suspensión de la renegociación de los contratos de concesión de transporte ferroviario de cargas hasta tanto se cree un marco regulatorio, un ente regulador autónomo y el Estado nacional cuente con el relevamiento de los bienes e inversiones físicas debidamente realizado por el nuevo ente regulador.

2.19. El Defensor del Pueblo de la Nación rechaza en su totalidad la carta de entendimiento firmada entre la UNIREN y Nuevo Central Argentino.

18. Es menester a esta altura también insertar la fundamentación de la empresa concesionaria a favor de la renegociación contractual:

Por la empresa NCA S.A., el señor Horacio Díaz Hermelo manifestó que:

3.1. El transporte de carga terrestre en el año 1992 era realizado casi exclusivamente por el medio automotor, con una participación en el mercado de más del 97 por ciento. La entonces línea Mitre se encontraba, en lo que respecta al transporte de cargas, en una total paralización.

3.2. Se fue construyendo Nuevo Central Argentino, mostrando una recuperación que permite que el ferrocarril de cargas en la Argentina participe con más del 12 por ciento del total del mercado.

3.3. Esta carta de entendimiento no modifica esencialmente el contrato original y no colisiona con la política nacional en la materia.

3.4. El ferrocarril de cargas no es monopólico. No tiene tráficos cautivos, y adicionalmente es el único modo de transporte que solventa su propia infraestructura.

3.5. La concesión es integral; el concesionario tiene a su cargo toda la inversión, el mantenimiento, expansión y rehabilitación, infraestructura, material rodante, equipamiento, etcétera. NCA no percibe ningún tipo de subsidio del Estado por su actividad y hemos tomado posesión de esta empresa a finales del año 1992.

3.6. El Nuevo Central Argentino administra bienes del Estado que van a ser devueltos al final de la concesión.

3.7. La dotación de personal del Nuevo Central Argentino es de 1.471 personas, que es algo así como un 35 por ciento superior a la dotación que tuvimos en el primer año de concesión.

3.8. La red concesionada, que es una red muy amplia, que se extiende sobre todo el territorio de la región central argentina y que se cuida y se custodia sobre la base de regiones en que está dividida, con las cuadrillas, las bases y los centros de actividad de vía y obra que ustedes están viendo en esta diapositiva. Son en total 4.750 kilómetros de red.

3.9. Nuevo Central Argentino posee dos grandes talleres en la región de Rosario, uno en Villa Diego y otro en lo que se llama Tiro Federal, bases de reparación y rehabilitación ligera en Tucumán, en Córdoba, Villa María, Ferreyra, y también en Retiro.

3.10. Un parque total de material tractivo de 115 unidades. Al inicio de esta concesión había exactamente 23 unidades activas en funcionamiento. Y 5.600 diferentes tipos de vagones para cubrir los diferentes tráficos.

3.11. Tiene como central operativa la ciudad de Rosario. Donde está el puesto de control de trenes, el servicio de atención a clientes y la central de telecomunicaciones.

3.12. Nuevo Central Argentino transporta graneles, productos unitarizados y contenedores.

3.13. Cuando Nuevo Central Argentino realizó su oferta y firmó su contrato de concesión se comprometió a reposicionar al ferrocarril, a recuperar el modo ferroviario de cargas, y cumplió.

3.14. Muestra algunos indicadores de eficiencia que demuestran el tipo de actividad ferroviaria que se desarrolla en Nuevo Central Argentino, en términos de productividad de la mano de obra y productividad de los recursos concesionados.

3.15. Nuevo Central Argentino comenzó participando en el orden del 8 por ciento dentro del mercado ferroviario de cargas y en el año 2004 cerró con una participación de un 32 por ciento.

3.16. Nos permitieron el cumplimiento de las obligaciones contractuales: el personal (96 por ciento de su dotación de personal trabajaba en Ferrocarriles Argentinos), las inversiones que para alcanzar los 8,5 millones de toneladas que hoy transporta NCA, las tres áreas de gestión –comercial, operativa y económico-financiera– fueron las herramientas que ayudaron a que sobre la base del recurso humano y el recurso de capital NCA avanzara como ha avanzado.

3.17. Inversiones propias del concesionario han sido de 217 millones de pesos; posibilitaron el nivel de actividad que se alcanzó.

3.18. Se intervinieron cerca de 4.800 kilómetros de acuerdo a la densidad de tráfico y a las necesidades operativas.

3.19. Pasamos de una confiabilidad de locomotoras del orden del 50 por ciento a casi un ciento por ciento de confiabilidad de cada una de las locomotoras que salen de nuestros talleres.

3.20. Hubo inversión en materia de vagones, nuevos vagones que prácticamente no tenían operación en la época de Ferrocarriles Argentinos y que fueron reconstruidos, rehabilitados o construidos.

3.21. Continuamos un plan de revalorización del patrimonio y esto lo hacemos, en muchos casos, en conjunto con los municipios y las comunas para las estaciones de ferrocarril.

3.22. La conquista de nuevos mercados, la captación de demandas que no habían sido atendidas, en algunos casos nunca, por los ferrocarriles en su historial, y en otros casos, que se habían perdido. Los nuevos tráficos continuamente van creciendo dentro de la participación de tráficos de Nuevo Central Argentino.

3.23. Dentro del desarrollo multimodal pusimos en marcha todas esas estaciones o centros de transferencia multimodal en estaciones ferroviarias, que nos permiten hoy estar alcanzando niveles de transporte de contenedores en forma multimodal.

3.24. Se han logrado grandes inversiones de terceros, que han sido hechas por empresas privadas como consecuencia de la actividad que desarrolla nuestra concesión. Una de las más im-

portantes en monto y en complejidad es la de Minera Alumbrera.

3.25. Es importante destacar algunas de estos equipamientos de infraestructura: el puerto de Minera Alumbrera en Rosario, la planta de la Terminal de Transferencias del Noroeste en Tucumán, el desvío ferroviario en terminal Zárate y la nueva planta de Minetti en Campana.

3.26. Nuevo Central Argentino no cuenta con subsidios, no está prendado ni hipotecado en los bienes del Estado; el financiamiento que se utilizó ha sido genuino de parte del sector bancario o de los accionistas.

3.27. Se redujo el ciclo de rotación de vagones aumentando la oferta y se ha posibilitado de este modo alcanzar niveles de transporte que no existían anteriormente.

3.28. Cerró el mes de mayo de este año con un transporte de 865.000 toneladas, récord histórico de la línea Mitre.

3.29. Se ha cumplido razonablemente el contrato de concesión. Se han respetado y custodiado los bienes del Estado, que estamos en una actividad que antes no existía.

19. En definitiva, nuestro bloque aprueba la renegociación con reservas, teniendo presente la mejora observada en el proceso de renegociación, pero advirtiendo los aspectos objetables que podrían ser mejorados antes de producirse la ratificación definitiva por el Poder Ejecutivo nacional.

Gerardo R. Morales.

ANTECEDENTES

Buenos Aires, 3 de julio de 2006.

Referencia: acuerdo de renegociación contractual de Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima - NCA S.A. Expediente S01:0257125/2002.

Señor presidente:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted en nuestro carácter de representantes alternos y siguiendo expresas instrucciones impartidas por los señores ministros de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, presidentes de esta Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 4º de la ley 25.790, a efectos de remitir a consideración del Honorable Congreso de la Nación la propuesta de renegociación contractual de la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA S.A.), que tramita en el expediente de la referencia y cuya copia certificada se acompaña.

Al respecto, con relación al proceso de renegociación cumplido a la fecha se efectúan las siguientes consideraciones:

– Los procedimientos llevados a cabo para arribar a esta instancia se han ajustado a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y a las normas reglamentarias dictadas para el proceso de renegociación, el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, así como también el decreto 1.172/03.

– En el curso del proceso de renegociación se han desarrollado los análisis y tratativas que posibilitaron arribar preliminarmente a una carta de entendimiento con la empresa concesionaria citada, conteniendo los aspectos básicos para la adecuación del contrato de concesión.

– A fojas 418/463 obra el informe de justificación de la carta de entendimiento, que fundamenta las condiciones planteadas así como también la carta de entendimiento.

– Dicha carta de entendimiento fue sometida a un proceso de audiencia pública que posibilitó la expresión de la opinión pública sobre el tema puesto en cuestión, cuyas constancias lucen agregadas en el expediente S01:0135178/2005 (fojas 1138/1166), que se encuentra agregado sin acumular al expediente de referencia y en copia certificada también se acompaña.

– El resultado del desarrollo de la audiencia pública ha posibilitado conocer las posiciones de los distintos sectores respecto de los temas que se trataron en la carta de entendimiento llegando de esta forma a conclusiones en las cuales se han sustentado las posiciones definitivas para el acuerdo con la empresa concesionaria. Todo lo cual se encuentra detallado en el informe de evaluación de la audiencia pública obrante a fojas 1168/1174 del expediente de la audiencia pública.

– Dicha propuesta de renegociación contractual ha sido adoptada por las autoridades de la UNIREN para avanzar y concluir la negociación con la empresa concesionaria antes mencionada, propuesta que también fue aceptada por la misma.

– Posteriormente, el procurador del Tesoro de la Nación se ha expresado en las presentes actuaciones a través del dictamen 053 con fecha 3 de marzo de 2006, acompañado a fojas 721/752, no formulando objeciones a la firma del acuerdo.

La Sindicatura General de la Nación ha expresado no tener objeciones respecto a los procedimientos cumplidos, tal como resulta de la nota SIGEN 1.344/2006 - SGN del 10 de mayo de 2006 obrante a fojas 812.

La presente remisión responde a las previsiones generales del artículo 20 de la ley 25.561 y, particularmente, al requerimiento dispuesto en el artículo 4° de la ley 25.790 a efectos de que el Honorable Congreso de la Nación se expida sobre la propuesta de renegociación contractual.

Sin perjuicio de lo expuesto, la UNIREN, a través de su Secretaría Ejecutiva y en función de colaborar con el cometido antes citado, se pone a disposición de ambas Cámaras y de la comisión bicameral de seguimiento prevista por el artículo 20 de la ley 25.561, a efectos de facilitar toda información complementaria que resulte de utilidad.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para saludar a usted muy atentamente.

Ing. HORACIO SCHIAFFINO.

Representante alterno UNIREN.
Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios.

Dra. ESTELA A. PALOMEQUE.

Secretaria legal y administrativa.

ACTAACUERDO

ADECUACION DEL CONTRATO DE CONCESION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS CORRESPONDIENTE A LA EMPRESA NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA (NCA S.A.)

En la Ciudad de Buenos Aires a los 22 días del mes de marzo de 2006, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972, y su norma complementaria el decreto 311/03, hallándose presentes la señora ministra de Economía y Producción, licenciada doña Felisa Josefina Miceli, y el señor ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, arquitecto Julio De Vido, como presidentes de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (decreto 311 del 3 de julio de 2003), por una parte, y por la otra la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, representada por su presidente, el señor Miguel Alberto Acevedo, a efectos de suscribir el presente instrumento, ad referendum de la aprobación definitiva de lo aquí convenido por el Poder Ejecutivo nacional.

Las partes manifiestan haber alcanzado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de concesión por medio del cual se otorgó a favor del concesionario Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red ferroviaria nacional integrada principalmente por la Línea General Mitre, con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate y Victoria-Capilla del Señor.

PARTE PRIMERA

Antecedentes y consideraciones sobre el acuerdo

La presente acta acuerdo se sustenta en los siguientes antecedentes y consideraciones:

Por decreto 666/89, de fecha 1º de septiembre de 1989, se llamó a licitación pública nacional e internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la red ferroviaria nacional integrada principalmente por la Línea General Mitre, con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate y Victoria-Capilla del Señor.

Resultó adjudicatario de la explotación de ese corredor el consorcio que luego integró Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, conforme lo dispuesto mediante decreto 994 de fecha 18 de junio de 1992 aprobatorio del contrato de concesión.

El objeto del contrato es la concesión integral de explotación del corredor, asumiendo el concesionario la explotación comercial del servicio del transporte de cargas en forma exclusiva, así como también la operación de trenes, el mantenimiento de material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás complementarias y subsidiarias en las condiciones establecidas (contrato de concesión, artículo 2º), ello durante el plazo de treinta (30) años con una prórroga posible de diez (10) años adicionales.

En virtud de la grave crisis que afectó al país a fines del 2001, el Congreso de la Nación dictó la ley 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el Poder Ejecutivo nacional las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia.

Mediante dicha norma se autorizó al Poder Ejecutivo nacional a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

Las estipulaciones contenidas en la ley 25.561 han sido posteriormente ratificadas y ampliadas a través de la sanción de las leyes 25.790, 25.820 y 25.972, como también por diversas normas reglamentarias y complementarias.

El proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos ha sido reglamentado e implementado en una primera etapa, básicamente, mediante de los decretos 293/02, 370/02 y 1.090/02, y en una segunda etapa a través del decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/2003 y 44/2003 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El decreto 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN–, organismo presidido por los ministros a cargo de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

A dicha unidad se le ha asignado, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públi-

cos, suscribir acuerdos con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos ad referendum del Poder Ejecutivo nacional, elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios y a cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, como también la de efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

Mediante la resolución conjunta 188/2003 y 44/2003 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios se ha dispuesto que la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos se integra, además, por un Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y por un secretario ejecutivo.

Dicho Comité Sectorial de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos está integrado por los secretarios de Estado con competencia específica en los sectores vinculados a los servicios públicos y/o contratos de obra pública sujetos a renegociación, y por el secretario ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos.

Dentro del proceso de renegociación, que involucra al contrato de concesión celebrado entre el Poder Ejecutivo nacional y el concesionario, se avanzó en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento de renegociación contractual.

El órgano de control de la concesión, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte –CNRT–, dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, conforme lo previsto en artículo 7º del decreto 311/03 y el artículo 13 de la resolución conjunta 188/2003 y 44/2003 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contrato correspondiente a la concesión de Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

El proceso de renegociación cumplido ha contemplado: a) lo dispuesto por los artículos 8º, 9º y 10 de la ley 25.561, la ley 25.790 y el decreto 311/03, así como sus normas reglamentarias y complementarias; b) las normas regulatorias del sector; c) las estipulaciones contenidas en el contrato de concesión; d) los antecedentes y proyecciones del servicio de la concesión conforme a los informes y análisis obrantes, y e) las condiciones vinculadas a la realidad económica y social de nuestro país.

Habiéndose realizado las evaluaciones pertinentes y desarrollado el proceso de negociación, se estima necesario y conveniente adecuar ciertos con-

tenidos del contrato de concesión en función de preservar la accesibilidad, continuidad y calidad del servicio prestado a los usuarios y establecer condiciones de equilibrio contractual entre el concedente y el concesionario.

Dados los procedimientos establecidos en la normativa aplicable, entre la Secretaría Ejecutiva de la UNIREN y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA– se definieron los puntos de consenso sobre la adecuación contractual, suscribiendo con fecha 22 de marzo de 2005 la carta de entendimiento que resulta el antecedente directo y base de los términos que integran el presente acuerdo.

Dicha carta de entendimiento determinó las condiciones del acuerdo a celebrar entre el concedente y el concesionario que, conforme a los requisitos establecidos, fue sometida a un proceso de audiencia pública, la que fue convocada por la resolución conjunta MEyP 234/2005 y MPFIPyS 389/2005, publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina Nº 30.647 y Nº 30.648, con fechas 5/5/2005 y 6/5/2005, respectivamente.

La audiencia pública se realizó el 3 de junio de 2005 en Rincón de Milberg, partido de Tigre, provincia de Buenos Aires.

A results de la valoración efectuada de las opiniones recogidas en la audiencia, la UNIREN estimó la conveniencia de modificar determinados aspectos parciales del entendimiento que fuera oportunamente alcanzado, tal como consta en el informe de evaluación de la audiencia pública.

Atento a dichas circunstancias, se llevó a cabo otra instancia de negociación con la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima a fines de analizar los cambios propuestos, arribándose a un consenso sobre los nuevos términos del entendimiento a suscribirse. Dicho entendimiento se traduce en el presente instrumento que contiene los términos de la renegociación integral llevada a cabo y establece las condiciones de adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fue aprobado por decreto 994 de fecha 18 de junio de 1992.

Conforme la normativa aplicable, se procederá en forma previa a dar intervención de la propuesta instrumentada al Honorable Congreso de la Nación (artículo 4º ley 25.790) y aprobada la misma se suscribirá el acta acuerdo ad referendum de la decisión que corresponde al Poder Ejecutivo nacional, en su carácter de concedente del servicio objeto del presente acuerdo.

PARTE SEGUNDA

Glosario

A efectos interpretativos, los términos utilizados en el presente tendrán el significado asignado en el glosario que se detalla a continuación:

Acuerdo o acuerdo de renegociación contractual: es el presente instrumento que suscriben los representantes del concedente y el concesionario, y que contiene los términos y condiciones de la adecuación del contrato de concesión de la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA–, que resulta del proceso cumplido en base a lo dispuesto por las leyes 25.561, 25.790, 25.820 y 25.972, el decreto 311/03 y demás normativa aplicable.

Autoridad de aplicación del acuerdo o autoridad: la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

Carta de entendimiento: es el documento suscripto oportunamente entre la UNIREN y la empresa NCA, que contiene los términos y condiciones para la adecuación del contrato de concesión del transporte ferroviario de cargas correspondiente a la red ferroviaria nacional integrada principalmente por la Línea General Mitre, con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate y Victoria-Capilla del Señor, y que fue sometido a un proceso de audiencia pública.

Concedente: es el Estado nacional argentino, representado por el Poder Ejecutivo nacional.

Concesionario: es la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA S.A.–.

Contrato de concesión: se refiere al instrumento mediante el cual el Estado nacional otorgó la concesión del servicio ferroviario de cargas, conforme lo dispuesto mediante decreto 994 de fecha 18 de junio de 1992 aprobatorio del contrato de concesión de la explotación integral del sector de la red ferroviaria nacional integrado principalmente por la Línea General Mitre, con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate y Victoria-Capilla del Señor.

Organo de control: es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

PEN: es el Poder Ejecutivo nacional.

FFSFI: Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano.

Plan de inversiones: es la serie temporal de inversiones expresadas en términos monetarios comprometidas por el concesionario incluidas en el contrato de concesión y sus modificaciones.

UNIREN o unidad: es la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos creada por decreto PEN 311/03.

Plazos: todos los plazos son días hábiles administrativos.

Accionistas: comprende a los accionistas o ex accionistas del concesionario y/o licenciataria y/o sociedad, tantos directos como indirectos.

Peaje: se define como peaje al pago que realizarán los concesionarios o terceros operadores del

servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes de otro concesionario.

PARTE TERCERA

Términos y condiciones del acuerdo contractual

CLÁUSULA PRIMERA

Objeto

Este acuerdo contiene los términos y condiciones convenidos entre el concedente y el concesionario para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas aprobado por decreto 994 de fecha 18 de junio de 1992.

El presente tiene como antecedente directo la carta de entendimiento suscripta previamente por las partes, que fue sometida a una audiencia pública, y cuyas conclusiones fueron consideradas para establecer los términos y condiciones que integran este acuerdo.

A tal efecto, corresponderá considerar que aquellas estipulaciones vigentes del pliego de bases y condiciones y contrato de concesión que no resultan modificadas por los términos contenidos en el presente acuerdo mantendrán su vigencia.

CLÁUSULA SEGUNDA

Operación en la red ferroviaria concesionada

A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la autoridad de aplicación verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación vigente.

El concedente podrá modificar dichas reglamentaciones tendiendo a garantizar una adecuada circulación de trenes en toda la red troncal nacional, para lo cual la autoridad de aplicación elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes, previa consulta no vinculante con el concesionario. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.

CLÁUSULA TERCERA

Categorización de la red

Con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversión en infraestructura y de establecer distintos niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según el grado de requerimientos de cada sector, se subdivide la red bajo concesión mediante una categorización de la misma en función de la densidad de circulación de los trenes de carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

Las categorías y los criterios utilizados son los siguientes:

Red primaria de cargas con pasajeros interurbanos (RPPI): importante densidad de trenes de carga y/o circulación de servicios de pasajeros interurbanos principales o de gran recorrido.

Red primaria de cargas (RP): importante densidad de trenes de carga sin la circulación de trenes interurbanos de pasajeros principales. Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada.

Red secundaria de cargas (RS): nivel regular de circulación de trenes de carga, opera como alimentador de la red primaria.

Red sin operación o a la demanda (SO): circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.

En el anexo I se detalla la categoría a la que pertenece cada sector de la red concesionada, el que será actualizado anualmente por la autoridad de aplicación sobre la base de la información remitida por el concesionario a tal efecto.

CLÁUSULA CUARTA

Estado de la red concesionada

En el anexo II se adjunta el estado actual de la red concesionada con el detalle sectorizado de la velocidad de circulación, indicando los sectores en los cuales las cargas máximas permisibles se encuentran por debajo de las 20 toneladas por eje.

En el anexo III se adjunta el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros.

Finalmente, en el anexo IV se presenta el inventario y el estado actual del material rodante detallado por unidades tractivas y remolcadas, y dentro de este último rubro, por tipo de vagones oportunamente asignados.

El concesionario presentará en el plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la entrada en vigencia del presente acuerdo la información referida al estado de los bienes inmuebles de la concesión.

La información contenida en los anexos II, III y IV ha sido proporcionada por el concesionario de acuerdo a las normas vigentes y con carácter de declaración jurada.

CLÁUSULA QUINTA

Inversiones

5.1. Plan de inversiones

El plan de inversiones se readequa en función de la categorización de la red y en base a la circulación de las cargas y a los recorridos de servicios interurbanos de pasajeros.

Las inversiones anuales en la red se realizarán con los aportes que debe realizar el concesionario, como también con los montos previstos en el punto 17.1 del presente acuerdo, y en virtud del mismo, con

fondos a aportar por el concedente de acuerdo a los programas prioritarios que establezca la autoridad de aplicación para el sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga o de los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o en las redes primarias y según se requiera para la recuperación de infraestructura de vías.

El monto de las inversiones a efectuar en cada ejercicio por el concesionario en infraestructura, material rodante, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, equipamiento, maquinarias y edificios, se define como el equivalente al diez y medio por ciento (10,5 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado, a lo que corresponderá adicionar la suma que resulta de lo previsto en la cláusula decimoséptima del presente acuerdo.

El monto que surge de la aplicación del porcentaje no podrá ser inferior al monto mínimo anual obligatorio comprometido.

En los montos establecidos no se consideran las inversiones de terceros.

Las inversiones en infraestructura, material rodante, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, equipamiento, maquinarias, edificios y otros no podrán ser inferiores a un monto mínimo anual obligatorio de quince millones de pesos (\$ 15.000.000).

En el anexo V se presenta el plan quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2004/2008, el que se considerará aprobado con la entrada en vigencia del presente acuerdo. Para la elaboración del citado plan se consideraron obras de inversión aquellas que cumplieran con las pautas establecidas por el anexo V Inversiones, las que se tomarán de parámetro para las próximas obras de inversión que se realicen.

El segundo plan quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios que finalizan en el período 2009/2013 se presentará a la autoridad de aplicación con una antelación de noventa (90) días, previos al inicio del ejercicio del año 2009, correspondiendo a dicha autoridad expedirse sobre la propuesta del concesionario dentro del plazo de noventa (90) días de su presentación.

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos anteriores al vencimiento del segundo plan quinquenal, las partes redefinirán la necesidad de inversión para los años siguientes.

5.2. Avance del plan anual de inversiones

El concesionario deberá presentar con una antelación de noventa (90) días corridos, previos al inicio de cada ejercicio, ante la autoridad de aplicación un avance del plan anual de inversiones detallado para infraestructura de vías, obras de arte,

señalamiento, comunicaciones, material rodante, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, para su ejecución en el próximo ejercicio económico, el que no requerirá aprobación específica si el monto total a invertir se encuadra dentro del plan quinquenal y si cumple con las pautas establecidas por el anexo V Inversiones.

Este avance del plan anual de inversiones podrá ser modificado a propuesta del concesionario en alguno de sus componentes si existieran razones fundadas, informando de tales modificaciones a la autoridad de aplicación.

La autoridad de aplicación se expedirá en el término de noventa (90) días sobre el avance del plan anual de inversiones, así como sobre la procedencia o no de las propuestas de modificación del mismo.

5.3. Inversiones para el bienio 2004-2005

5.3.1. Obras ejecutadas durante los años 2004 y 2005 por parte del concesionario.

El listado correspondiente a las obras ejecutadas durante los años 2004 y 2005 (en concordancia con el plan quinquenal) y su continuación, si existiese, para los años subsiguientes (incluyendo vías, señalamiento, telecomunicaciones, obras de arte, edificios y otros), se incorporan como anexo VI al presente acuerdo.

5.3.2. Ejecución de obras.

Se establece que durante los años 2004 y 2005 podrán ejecutarse obras para la recuperación de los servicios de cargas o del sistema interurbano de pasajeros, pagaderas con fondos aportados por el concedente, conforme con la normativa vigente, y a través de la autoridad de aplicación.

5.3.3. Inversiones en material rodante por parte del concesionario.

Las inversiones en material rodante para los ejercicios correspondientes al período 2004-2005 por parte del concesionario se incorporan en anexo VII al presente.

5.4. Información anual sobre el cumplimiento del nivel de inversión

5.4.1. El concesionario informará a la autoridad de aplicación, 120 días posteriores al cierre de los estados contables, con carácter de declaración jurada, la realización del plan de inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior, junto con las obras ejecutadas anualmente con el grado de detalle que permita la auditoría de cada una de ellas llevada a cabo por el órgano de control.

La autoridad de aplicación deberá expedirse dentro del plazo de treinta (30) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deberán ser evacuadas por el concesionario en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la autoridad de aplicación el incumplimiento en la ejecución del plan de inversiones, se notificará al concesionario para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras incumplidas.

En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la autoridad de aplicación, deberá integrar al FFFSFI el monto comprometido y no ejecutado. El monto comprometido es el valor correspondiente al diez y medio por ciento anual (10,5 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado, a lo que corresponderá adicionar la suma que resulta de lo previsto en la cláusula decimoséptima del presente acuerdo, según se indica en el tercer párrafo de la cláusula quinta, apartado 5.1.

El incumplimiento de esta obligación facultará al concedente a la rescisión del contrato de concesión por culpa del concesionario.

En caso que las inversiones efectuadas por el concesionario superasen las sumas comprometidas anualmente, el excedente será considerado a cuenta de las inversiones a realizar.

CLÁUSULA SEXTA

Mantenimiento y conservación

El concesionario deberá presentar con una antelación de noventa (90) días, previos al inicio de cada ejercicio, ante la autoridad de aplicación el plan anual de mantenimiento para la red definida en la cláusula tercera de este acuerdo - primaria (RPPI y RP) y secundaria (RS) y un plan anual de conservación para la red sin operación (SO) a ser ejecutado en el siguiente ejercicio económico, en infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte, material rodante, edificios y otros, donde conste tipo de mantenimiento o conservación, secuencia y monto de gasto previsto para tales conceptos, con el nivel de detalle que permita la auditoría de cada sector afectado a mantenimiento, en particular en todo aquello que afecta a la seguridad en la operación, ejecutada anualmente.

Dichos programas de mantenimiento deberán ser realizados con fondos provenientes del concesionario.

6.1. *Obras de mantenimiento ejecutadas durante los años 2004 y 2005*

Los planes de mantenimiento a ser ejecutados durante los ejercicios que finalizan en los años 2004 y 2005 se incorporan como anexo VIII al presente acuerdo.

6.1.1. Las tareas para dar cumplimiento a los planes de mantenimiento se ejecutarán en función de los puntos que se enuncian y se incorporan como anexo IX al presente acuerdo.

6.2. *Nivel de cumplimiento*

El concesionario informará anualmente a la autoridad de aplicación 120 días posteriores al cierre de los estados contables, con carácter de declaración jurada, la realización del plan de mantenimiento del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha autoridad expedirse sobre el cumplimiento del plan de mantenimiento dentro del plazo de treinta (30) días de su presentación.

Las observaciones que se realicen deben ser evacuadas por el concesionario en un plazo de quince (15) días.

Constatado por parte de la autoridad de aplicación el incumplimiento en la ejecución del plan de mantenimiento, se notificará al concesionario para que en el plazo de treinta (30) días acredite el inicio de las obras por el monto incumplido. En caso contrario, y en un plazo de quince (15) días luego de la notificación por parte de la autoridad de aplicación, deberá integrar al FFFSFI el monto comprometido y no ejecutado.

El incumplimiento de esta obligación facultará al concedente a la rescisión del contrato de concesión por culpa del concesionario.

CLÁUSULA SÉPTIMA

Normas de mantenimiento

Las normas de mantenimiento de la infraestructura de vías, señalamiento, comunicaciones, obras de arte y material rodante podrán ser revisadas, modificadas o completadas por la autoridad de aplicación con posterioridad a la entrada en vigencia del presente acuerdo si existieran motivos razonables que así lo justifiquen o que afecten a la seguridad en la explotación de la red dada en concesión, correspondiendo en tal caso analizar el impacto económico que generen las modificaciones establecidas.

CLÁUSULA OCTAVA

Canon

A partir del 1º de enero de 2005 se considerará como valor del canon anual de la concesión el equivalente al tres por ciento (3 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas, de su balance certificado.

El monto determinado –descontando el 30 % para la ANSES, conforme lo estipula la ley 23.966– será destinado al FFFSFI, para luego ser destinado a la red bajo su concesión.

CLÁUSULA NOVENA

Terceros operadores de servicios de carga

9.1. *Transporte de cargas con origen en la red concesionada*

La autoridad de aplicación podrá habilitar a un tercer operador de carga para transportar produc-

tos con origen en la red concesionada cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del concesionario.

Para la autorización del tercer operador deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

1. El cargador deberá presentar ante la autoridad de aplicación el reclamo de demanda de transporte no atendida. Dicha autoridad dará vista del reclamo al concesionario, para que en el término de cinco (5) días de notificado informe sobre la posibilidad de atenderla y las condiciones necesarias para ello.

2. Si la respuesta del concesionario fuere negativa, la autoridad de aplicación podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercer operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la autoridad de aplicación.

Para que proceda la habilitación del tercer operador, la autoridad de aplicación requerirá a los interesados:

1. Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la autoridad de aplicación. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el concesionario.

2. Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del concesionario en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.

3. Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

La actividad de dicho tercer operador tendrá inicio después que la autoridad de aplicación lo habilite, habiéndose previamente procedido a: i) verificar el cumplimiento de todas las condiciones requeridas para permitir su actividad; ii) comunicar fehacientemente al concesionario tal circunstancia, y iii) se haya celebrado un convenio de operación con el concesionario conforme lo previsto en el párrafo siguiente.

Los terceros operadores habilitados deberán suscribir un convenio de operación ferroviaria con el concesionario, que regulará las condiciones técnicas de la prestación del servicio, debiendo el concesionario presentar una copia del mismo a la autoridad de aplicación. Los terceros operadores habilitados deberán adaptar su circulación a las condiciones fijadas en dicho convenio y en el reglamento operativo del concesionario.

Los terceros operadores del transporte ferroviario de cargas pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen en la cláusula undécima, punto segundo, del presente acuerdo.

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por el órgano de control de la concesión.

La autoridad de aplicación, en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo, reglamentará esta operatoria.

9.2. *Transporte de cargas con origen fuera de la red concesionada*

Los terceros operadores habilitados por la autoridad de aplicación, cuando circulen por las redes concesionadas con productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen por la cláusula undécima, punto segundo, del presente acuerdo.

CLÁUSULA DÉCIMA

Servicios interurbanos de pasajeros

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores interurbanos ferroviarios de transporte de pasajeros, conforme a la decisión del gobierno nacional adoptada en esta materia. A estos efectos, la autoridad de aplicación elaborará un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios de pasajeros, en el que detallará los objetivos a alcanzar en materia de servicios así como las inversiones previstas.

Estos operadores podrán efectuar servicios cuyos recorridos abarquen más de una concesión.

La autoridad de aplicación fijará las condiciones técnicas y empresariales, de experiencia y solvencia que deberán satisfacer quienes quieran actuar como operadores ferroviarios de pasajeros, además de los alcances de su actividad y demás normas a las que deberán ajustarse, estableciendo además procedimientos competitivos para acceder a la habilitación del servicio.

El operador deberá asimismo cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del concesionario respetando las pautas del anexo 8.5 del contrato de concesión y de los bienes del Estado nacional a cargo del operador, e incluyendo también el material rodante y talleres mínimos con los que deberá contar para una eficiente prestación del servicio.

La actividad de estos operadores ferroviarios podrá iniciarse luego de la notificación referida a la habilitación conferida por la autoridad de aplicación o el organismo en el cual la misma delegue tal atribución.

Estos operadores de servicios interurbanos de pasajeros pagarán un peaje de acuerdo con la cláusula a undécima, punto tercero.

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el órgano de control de la concesión.

El concesionario informará a la autoridad de aplicación los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produzcan en la prestación de los servicios.

CLÁUSULA UNDÉCIMA

Peajes

Los valores y condiciones de pago de peajes se establecerán de la siguiente forma:

1. Transporte de cargas realizado por los actuales concesionarios de transporte ferroviario (América Latina Logística Central Sociedad Anónima, América Latina Logística Mesopotámica Sociedad Anónima, Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima, Belgrano Cargas Sociedad Anónima) cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima. Los valores del peaje serán acordados y percibidos como ingreso del concesionario Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

2. Transporte de cargas realizado por nuevos o eventuales operadores, autorizados por la autoridad de aplicación cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima. Los valores del peaje serán definidos por la autoridad de aplicación, a propuesta del concesionario y percibidos como ingreso del concesionario Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

3. Transporte de pasajeros realizado por terceros operadores de transporte de pasajeros cuya concesión haya sido otorgada por el Estado nacional, cuando utilicen la red ferroviaria concesionada a Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima. Los valores de peaje serán definidos por la autoridad de aplicación en base a la propuesta del concesionario y se incorporarán al FFFSFI conforme a la normativa y modalidad que establezca la autoridad de aplicación.

CLÁUSULA DUODÉCIMA

Límites de la concesión

Los límites de la concesión fueron delimitados originariamente en el contrato de concesión. Dado que el actual área concesionada se encuentra conformada por el área operativa a la toma de posesión de la concesión más los inmuebles incorporados y/o excluidos a través de los mecanismos previstos en el pliego licitatorio, el contrato de concesión y demás normativa aplicable, se acuerda que dentro del plazo de ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo, el concesionario deberá presentar al Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado –ONABE– la información detallada por el anexo X del presente, a los efectos de confeccionar los planos apropiados y el correspondiente inventario de los bienes inmuebles de los cuadros de estación, cuya nómina se adjunta como anexo XI a este acuerdo.

La nueva delimitación que se acuerde, conforme a la normativa vigente, concluirá con los trámites de afectación y desafectación que se hallan pendientes a estos momentos, en particular con aque-

llos derivados de la aplicación de los decretos 1.090/97 y 837/98 de desafectación de playas de carga, salvo que la autoridad de aplicación y el concesionario convengan la conservación de dichas instalaciones dentro de los límites de la concesión, por existir uso operativo actual o previsible de algún predio incluido en dicha normativa, que podría alcanzar un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios (citado en la cláusula décima del presente) conforme lo normado por el contrato de concesión.

CLÁUSULA DECIMOTERCERA

Colaterales

El concesionario está autorizado para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, siempre que ello no comprometa la seguridad del sistema ferroviario y que dichas actividades no desvirtúen o vayan en desmedro del objeto principal de la concesión ni del modo ferroviario en general ni vulnere las normas jurídicas vigentes

Al respecto, se conviene que el cincuenta por ciento (50 %) de los ingresos, netos de IVA e impuestos presentes o futuros sobre las ventas, provenientes de las nuevas explotaciones colaterales que no estuvieron contempladas en el pliego y contrato de concesión que realice el concesionario, deberán depositarse en el FFFSFI dentro de los quince (15) días posteriores al mes de su cobro.

A tal efecto, el concesionario presentará en el término de treinta (30) días de la entrada en vigencia del presente acuerdo y con carácter de declaración jurada la nómina de todas las explotaciones vigentes a esa fecha.

CLÁUSULA DECIMOCUARTA

Cruces y convenios precarios

Los contratos que el concesionario suscriba por cruces de cables o conductos aéreos o subterráneos de servicios (eléctrico, comunicaciones, líquidos y gases), de obras hidráulicas (para la evacuación de aguas pluviales o desagües industriales, pasos de cursos naturales o artificiales de agua), cruces ferroviarios y/o peatonales (a nivel o distinto nivel) deberán ser previamente sometidos, mediante notificación simple, a la aprobación técnica de la autoridad de aplicación, la que deberá expedirse en el plazo de treinta (30) días. Quedan incluidos en este punto los contratos sobre instalaciones antes mencionadas cuando sean paralelas, o que implican la afectación de una franja de la zona de vía.

El concesionario queda facultado para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios. En dichos convenios debe establecerse, en for-

ma indubitable, el derecho del concesionario a reasumir la tenencia del bien de que se trate a primer requerimiento. Asimismo, la autoridad de aplicación tiene la facultad de efectuar el requerimiento destinado a que el concesionario reasuma la tenencia del bien de que se trate y que haya sido objeto de un convenio. Estas cesiones a título precario caducarán y la devolución de los inmuebles ocupados se producirá al finalizar la concesión, cualquiera sea la causa, siendo responsabilidad del concesionario la devolución de los bienes libres de ocupantes, obras y materiales.

CLÁUSULA DECIMOQUINTA

Contabilidad regulatoria

El sistema contable que utilice el concesionario deberá permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto. En particular, se llevarán cuentas contables con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en gastos de administración, comercialización, explotación y otros.

A requerimiento del órgano de control, se deberá explicitar el criterio técnico de apropiación de costos.

Asimismo, se establece que las informaciones y registros del concesionario se trasladen, a partir del año 2006, a años calendarios para lograr la sincronía y facilitar el control y en concordancia con la presentación de los indicadores anuales.

CLÁUSULA DECIMOSEXTA

Sistema de gestión de calidad

A efectos de la paulatina instrumentación de un sistema de gestión de calidad (SGC) basado en la norma ISO 9.001/2000, el concesionario deberá presentar al órgano de control un plan de calidad que constituirá el programa del SGC. Dicho plan de calidad deberá completarse dentro de los doce (12) meses de la entrada en vigencia del presente acuerdo y contemplará la futura acción por etapas anuales, las que se llevarán a cabo en los siguientes tres (3) años posteriores a la aprobación del plan por parte del órgano de control.

El sistema de gestión de calidad deberá ser acreditado ante un organismo de certificación reconocido.

El costo de la implementación del sistema de gestión de calidad como las auditorías de certificación y de mantenimiento estarán a cargo del concesionario.

Las fechas de la realización de las auditorías externas deberán informarse al órgano de control, que podrá asistir a las mismas.

Las desviaciones o incumplimientos relacionados con el plan de calidad deberán ser clasificados según su gravedad, estando facultado el órgano de control para requerir las rectificaciones pertinentes bajo apercibimiento de aplicar las sanciones que correspondan.

CLÁUSULA DECIMOSÉPTIMA

Resolución de reclamos mutuos

A los fines de resolver los asuntos pendientes existentes a la fecha de suscripción de la carta de entendimiento, identificados allí como "reclamos mutuos", se han mantenido reuniones con el concesionario, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario.

Producto de este intercambio surgen los siguientes montos que se aplicarán a inversión conforme al detalle que se presenta a continuación:

17.1. De la aplicación de procedimiento establecido en el anexo XII de la carta de entendimiento surge un saldo al 31/8/2004 a favor del concedente de sesenta millones cuatrocientos noventa mil pesos (\$ 60.490.000) que se acompaña como anexo XII de la presente. Dicho saldo a favor del concedente será aplicado a inversiones de acuerdo a las definiciones establecidas en la "planilla descripción de inversiones" del anexo V Inversiones del presente acuerdo.

17.2. Dichas inversiones deberán realizarse a partir del año 2005 y en dieciocho años. El monto anual de inversiones será del dos con veintitrés centésimos por ciento (2,23 %) del monto de su facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior que surja del cuadro de resultados en su rubro ventas netas del balance certificado.

La inversión anual mencionada anteriormente no podrá ser inferior a tres millones trescientos sesenta mil quinientos cincuenta y cinco pesos (pesos 3.360.555).

En caso de superarse el porcentaje anual mencionado, la diferencia porcentual será computada a cuenta de los compromisos asumidos para los años restantes de la concesión, comenzando por el último año y en forma regresiva.

17.3. Los montos del anexo XII son expresados en millones de pesos y están basados en información recibida de la CNRT y del concesionario.

17.4. Si de conformidad a lo establecido en el anexo XII del presente acuerdo surge un saldo de origen posterior al 31/8/2004 y anterior a la fecha de entrada en vigencia de este acuerdo, a favor del concedente, el mismo será aplicado a inversiones de acuerdo a lo establecido en la cláusula quinta del presente acuerdo. Dichas inversiones adicionales al monto establecido en el apartado 17.1 se realizarán de conformidad al procedimiento establecido en el apartado 17.2.

17.5. El reconocimiento de las inversiones no comprometidas en el contrato, realizadas en la traza de la concesión, que se incorporan al patrimonio del Estado nacional, no podrá generar derecho alguno a favor de Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima respecto de las sanciones que por incumplimiento haya fijado o fije la autoridad de aplicación.

17.6. El concesionario desiste íntegra y expresamente de todos los derechos que pudieran eventualmente invocarse frente al Estado nacional, como también de todas las acciones entabladas o en curso, fundados o vinculados en los hechos o medidas que se exponen a continuación:

a) Eliminación del impuesto al valor agregado (IVA) incluido en los montos de inversiones de la oferta: el concesionario desiste de reclamar al Estado nacional la eliminación del IVA contenido en las inversiones comprometidas.

b) Estacionamiento de vagones: el concesionario desiste del reclamo al Estado nacional de suma alguna por el estacionamiento de vagones en las vías del concesionario, cuyo origen remite al compromiso asumido por FA de retiro de dichas vías de los vagones pertenecientes a su parque remanente, no concesionados, plasmado en la cláusula 4ª del acta de obligaciones contractuales recíprocas, firmada con Ferrocarriles Argentinos (FA) el 4/12/1995 y ratificada por decreto 223/96 del Poder Ejecutivo nacional.

c) Galpones Córdoba: el concesionario desiste de reclamar al Estado nacional los compromisos asumidos por éste en relación a la ejecución a su cargo de la construcción y/o traslado de los galpones de la estación Córdoba a la estación Ferreyra.

d) Peajes impagos: el concesionario desiste de reclamar al Estado nacional suma alguna por peajes adeudados por otros concesionarios o terceros operadores.

e) Juicio NCA c/FA - demanda laboral: el concesionario desiste de la acción y del derecho de las actuaciones caratuladas "Nuevo Central Argentino S.A. c/Ferrocarriles Argentinos (e.l.) decreto 978/98 y otro s/proceso de reconocimiento" (expediente 125.147/02), que tramita ante el Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal N° 9.

Todas estas renunciaciones del concesionario quedan condicionadas a la efectiva puesta en vigencia de este acuerdo, sin lo cual carecerán de efecto jurídico alguno.

Por su parte, con el mismo condicionante, el concedente nada tendrá que reclamar al concesionario en relación con las obligaciones contractuales originarias que han sido expresamente consideradas en este acuerdo.

CLÁUSULA DECIMOCTAVA

Renuncia de acciones del concesionario y accionistas

Como condición previa para la entrada en vigencia del acta acuerdo de renegociación contractual, el concesionario renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida

por la ley 25.561 sobre el contrato de concesión, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de sus accionistas, como también a evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudieran formular cualquiera de sus accionistas.

18.1. A tales efectos, el concesionario deberá presentar los instrumentos debidamente certificados y legalizados en su autenticidad y validez, en los que conste su expresa renuncia, en los términos establecidos en el párrafo anterior, como también a obtener similares instrumentos de renuncia de parte de todos sus accionistas.

18.2. El incumplimiento del concesionario o de sus accionistas respecto a la presentación de los instrumentos de renuncia, obstará a la entrada en vigencia del acta acuerdo de renegociación contractual hasta que ello se subsane.

18.3. Si el concesionario hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinado/s accionista/s, que representen en conjunto un tercio (1/3) del capital social de la empresa, reparos para presentar sus respectivas renunciaciones, dicha renuncia podrá ser subsanada por el concesionario en vistas a posibilitar la entrada en vigencia del acta acuerdo de renegociación integral, mediando: a) constancias presentadas por el concesionario respecto a haber efectuado las gestiones orientadas a obtener las renunciaciones de tales accionistas en los términos planteados, y b) compromiso del concesionario de mantener indemne al concedente y a los usuarios del servicio de todo reclamo o demanda que pudiera presentar el accionista, como también de cualquier compensación que pudiera disponerse a favor del accionista, en los términos referidos en el párrafo anterior.

18.4. En el supuesto que aun mediando las referidas renunciaciones, se efectúe alguna presentación, reclamo o demanda de parte del concesionario o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561 sobre el contrato de concesión, fuera en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior, el concedente estará facultado para exigir la inmediata retractación y retiro del reclamo formulado.

18.5. En caso que ello no ocurriera, el concedente estará habilitado para rescindir el contrato de concesión sin que ello genere ningún derecho de reclamo o reparación por parte del concesionario o de sus accionistas.

18.6. En el hipotético caso que un accionista del concesionario obtuviera alguna medida que consistiera en una reparación o compensación o indemnización económica por la causa antes referida, tal medida deberá ser afrontada a entero costo por el concesionario, aun cuando el concedente rescindiera el contrato de concesión y sin que ello diera de-

recho al concesionario para efectuar reclamo alguno de compensación al concedente. Los costos que deba asumir el concesionario en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

CLÁUSULA DECIMONOVENA

Estado de bienes concesionados y plan de mantenimiento y preservación

Dentro de los ciento ochenta (180) días corridos de la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, el concesionario presentará un detalle del inventario de la totalidad de los bienes recibidos al inicio de la concesión. El mismo deberá indicar el estado de conservación/mantenimiento de los bienes recibidos y el plan de reparaciones/mantenimiento a desarrollar por el concesionario hasta el fin del período de la concesión a efectos de cumplimentar con lo establecido en el contrato de concesión.

CLÁUSULA VIGÉSIMA

Procedimiento para evaluar circunstancias sobrevinientes

Existiendo razones que así lo justifiquen, dentro de los ciento ochenta (180) días previos al vencimiento del período trienal a iniciarse con la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual, la autoridad de aplicación y el concesionario podrán establecer un procedimiento para analizar en forma conjunta las circunstancias sobrevinientes que pudieran afectar el desenvolvimiento del contrato de concesión y evaluar las posibles medidas que se estimen conveniente adoptar bajo tal supuesto.

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA

Modalidad de pago

Con respecto a la modalidad de pago de los servicios interempresas establecida en el apartado

31.11.2 del pliego de bases y condiciones de la concesión, se establece que se reemplaza el texto del mismo por el siguiente: “Una vez transcurrido ese día sin haberse efectuado el pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas un interés punitorio mensual equivalente a 1,5 veces la tasa de interés efectiva para descuentos de documentos a treinta (30) días de plazo del Banco de la Nación Argentina vigente día a día, durante el período comprendido entre la fecha de la factura y la fecha de su efectivo pago. La autoridad de aplicación, los terceros concesionarios y el concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 31.10”.

Esta prescripción tendrá vigencia para temas futuros no incluidos en el anexo XII del presente acuerdo.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA

Condiciones para la entrada en vigencia del acuerdo

Son condiciones requeridas para la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación contractual:

22.1. El cumplimiento de los procedimientos previstos en la ley 25.790, el decreto 311/03 y la resolución conjunta 188/03 y 44/03 de los ministerios de Economía y Producción y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

22.2. La presentación de los instrumentos debidamente certificados y legalizados previstos en la cláusula décimooctava del presente instrumento referido a las suspensiones de los trámites relativos a recursos, reclamos y acciones del concesionario y sus accionistas.

22.3. La presentación de las garantías de cumplimiento contractual ante el órgano de control, conforme lo previsto en el contrato de concesión.

22.4. La presentación del acta de asamblea de accionistas que aprueba y ratifica la suscripción del presente acuerdo.