

**SESIONES ORDINARIAS**  
**2006**  
**ORDEN DEL DIA N° 874**

**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 Ferrosur Roca S.A. para la renegociación del contrato de concesión de la misma.

1. (4.800-D.-2006.)
2. (121-S.-2006.)

**I. Dictamen de mayoría.**  
**II. Dictamen de minoría.**

I

**Dictamen de mayoría**

*De la propuesta de acuerdo de renegociación  
del contrato de la empresa de transporte  
ferroviario de cargas Ferrosur Roca Sociedad  
Anónima*

*Honorable Cámara:*

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (Ley 25.561) ha considerado el expediente 211-O.V.-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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima suscrita 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima –Ferrosur S.A.–, para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fuera otorgado mediante decreto 2.681/1992.

2. El acuerdo comprende la renegociación integral de contrato de concesión concluyendo así el proceso de renegociación desarrollado conforme a lo dispuesto en las leyes números 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tienen por aprobados 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 decimonovena 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 no constituyen la base para la fijación del canon y alquiler e inversiones ni tampoco se encuentra sujeta 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”, así como también de la relación entre la deuda y capital propio de concesionario.

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 reclamos con motivo de la ley de emergencia, 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 General 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 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 delegó 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 llevare 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 en 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 dentro del plazo de sesenta días corridos de recibida la propuesta.

## *2. Antecedentes de la renegociación con la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferrosur Roca Sociedad Anónima - Ferrosur S.A.*

### *2.1. Del contrato de concesión*

La empresa de transporte ferroviario de carga Ferrosur Roca Sociedad Anónima 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 2.681/1992, de fecha 29 de diciembre 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 de carga que incluye a la línea General Roca con exclusión del corredor Altamirano-Miramar y sus tramos urbanos. Esta red abarca el centro y sur de la provincia de Buenos Aires, sur de La Pampa, parte de las provincias de Río Negro y Neuquén, y su recorrido alcanza aproximadamente 3.376 kilómetros de extensión y con un volumen transportado de más de 19 millones de toneladas en el año 2003. La ejecución del contrato ha permitido visualizar el transporte de diversos y variados productos, como ser cemento, granos, contenedores, 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 los cuales 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 formuladas 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.

– Categorización de la red.

– 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 números 501/04 y 394/2004 del Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, respectivamente, publicadas el 29 y 30 de julio de 2004 en el Boletín Oficial de la República Argentina, se convocó a audiencia pública a fin de poner a consideración de la ciudadanía la carta de entendimiento suscrita entre la UNIREN y Ferrosur Roca S.A., la que se llevó a cabo el día 1º de septiembre de 2004 en la ciudad de Olavarría, 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.

Dicho 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 del concesionario 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 nueve y medio por ciento (9,5 %) 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 siete millones quinientos mil pesos anuales. El compromiso de inversiones en la oferta original finalizaba en el ejercicio 2007.

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.

### *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 1º 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 destinado a mejorar infraestructura ferroviaria y el restante 30 % a la ANSES, en un todo de acuerdo con la ley 23.966.

### *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 la recaudación en este concepto tiene como destino el FFFSFI y no al 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 estableciendo 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.

### *Servicios interurbanos de pasajeros*

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores interurbanos de pasajeros ferroviarios bajo la supervisión y aprobación de las condiciones técnicas y empresariales por parte de la autoridad de aplicación, debiendo el operador pagar un peaje conforme a la cláusula undécima, punto tercero. La autoridad de aplicación elaborará un plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios de pasajeros.

### *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.

### *Tarifa*

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 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.

## 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 emergen-

cia 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 las honorables Cámaras.

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 suscrita 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 contravenciones 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, refleja 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 de obras de infraestructura comprometidas.

Las inversiones en locomotoras, vagones y 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.

#### 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 en 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 desafío de mejorar y expandir infraestructura ferroviaria lo constituye la combinación de inversiones por parte del concesionario juntamente con el Estado en el mejoramiento de la infraestructura pública de inversiones afectada por los cambios tecnológicos, de seguridad, el paso del tiempo a fin de aumentar la velocidad y seguridad 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, constituye 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 el 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 Poder Ejecutivo Nacional, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

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

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

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. 211-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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima denominada “Acta acuerdo - Adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la empresa Ferrosur Roca Sociedad Anónima”, de fecha 29 de marzo de 2006, suscrita por una parte por los señores ministros de Economía y Producción, licenciada Felisa Josefina Miceli y de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 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 José Edison Barros Franco, presidente del directorio de la empresa concesionaria Ferrosur Roca Sociedad Anónima; 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima-", de fecha 29 de marzo de 2006, suscrita por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) y por la empresa concesionaria Ferrosur Roca Sociedad Anónima, de acuerdo con los artículos 8º, 9º y 10 de la ley 25.561, los artículos 3º, 4º, 5º y 6º de 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.*

### FUNDAMENTOS

*Honorable Cámara:*

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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima, 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.

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.

#### *Antecedentes*

(Fuente: Informe de Evaluación Audiencia Pública -UNIREN-)

3. El Estado nacional, en el marco de la ley 23.696 de reforma del Estado y del decreto PEN 666/89, convocó oportunamente a una licitación pública nacional e internacional para concesionar a empresas privadas la prestación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red de la línea General Roca con excepción del corredor Altamirano- Miramar y de los tramos urbanos.

4. El trazado de dicha red se extiende principalmente en el centro y sur de la provincia de Buenos Aires, una parte en el sur de la provincia de La Pampa y el resto en las provincias de Río Negro y Neuquén.

5. El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, mediante resolución 2.681 del 29 de diciembre de 1992, aprobó la licitación pública nacional e internacional y por resolución 1.359 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos se declaró adjudicatario al consorcio Ferrosur Roca Sociedad Anónima y se aprobó el contrato de concesión con esta firma.

6. Esta sociedad, constituida en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un fondo fiduciario, constituyó la sociedad anónima Ferrosur Roca, que tiene a su cargo la tenencia administrativa del corredor. El contrato citado fue firmado con fecha 3 de diciembre de 1992 y establecido entre el concedente y Ferrosur Roca S.A.

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 del material rodante, infraestructura, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias conforme a las condiciones establecidas en el citado marco contractual.

8. La concesión fue establecida con una duración de treinta (30) años contados a partir de la fecha de la toma de posesión (11 de marzo de 1993), con la opción, a solicitud del concesionario y a favor del concedente, de una prórroga por un período de 10 años.

9. Mediante el decreto PEN 2.681 de fecha 29 de diciembre de 1992 el presidente de la Nación aprobó el contrato de concesión suscrito. Con fecha 11 de marzo de 1993 se firman entre el concedente y Ferrosur Roca S.A. las actas de toma de posesión, tanto de la infraestructura ferroviaria, como del material tractivo, bienes de uso y demás elementos que en su totalidad conforman la concesión. Con fecha 12 de marzo de 1993 se procede al inicio de los servicios de transporte de carga por parte de Ferrosur Roca S.A.

10. Los accionistas de Ferrosur Roca S.A. son:

- 80 % Cofesur.
- 16 % Estado nacional.
- 4 % Personal Ferrosur S.A.

11. La composición del paquete accionario de la sociedad inversora Cofesur S.A. según el Libro de Registro de Acciones al 30-7-93. (fuente informe de la AGN):

<i>Acciones al 31/7/93</i>	<i>Clase A</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Clase B</i>	<i>Porcentaje</i>	<i>Total</i>	<i>Porcentaje</i>
Loma Negra CIASA	4.315.882	77,84	2.454.129	77,84	6.770.011	77,84
Decavial SAICAC	3.825	0,07	2.175	0,07	6.000	0,07
Petroq. C. Rivadavia S.A.	7.650	0,14	4.350	0,14	12.000	0,14
Banco Francés S.A.	276.658	4,99	157.316	4,99	433.974	4,99
Acindar S.A.	663.963	11,97	377.547	11,97	1.041.510	11,97
Asoc. Cooperadoras Arg.	276.658	4,99	157.316	4,99	433.974	4,99
<b>TOTAL</b>	<b>5.544.636</b>	<b>100,00</b>	<b>3.152.833</b>	<b>100,00</b>	<b>8.697.469</b>	<b>100,00</b>

12. 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, definió 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.

– El arquitecto Sergio Do Rego, representante de Ferrosur Roca S.A., expresó al respecto en la audiencia pública (resumen de la presentación; fuente: testimonios audiencia pública UNIREN), lo siguiente:

“...Vengo a darles sucintamente un panorama de la evolución del negocio de Ferrosur Roca S.A. ...Como pueden ver, a pesar de las fluctuaciones que tuvo el PBI, la evolución del transporte de carga fue creciente, salvo los episodios económicos que sufrió la economía del país en 2000, que generaron una caída importante en la evolución del negocio...Comparativo de los últimos 10 años de la gestión estatal. El récord que tenía en 1983, un año de gran actividad, se manifestó en 17.700.000 toneladas... Cuando recibimos las concesiones estábamos en el orden de los 7 millones de toneladas... que fueron creciendo progresivamente, con valores declinantes solamente en el año 2000...Y se batió el récord en el año 2003, con 19.690.000 toneladas, lo que representa un poco más del 8 o 9 % del total de cargas que se transporta en el país, cuando en países desarrollados este nivel puede superar el 20 %... Nuestra red, que abarca desde Zapala hasta Cañuelas, con una red de 3.376 km de trocha ancha de 1.676 mm, la principal zona de influencia sur y sudeste de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén, accede al puerto de Buenos Aires, Dock Sud, Bahía Blanca, Quequén y La Plata, y tenemos conexión directa con los ferrocarriles de cargas, América Latina... y estamos haciendo conexión bioceánicas con ferrocarriles chilenos a través de un sistema moderno ...nuestro ferrocarril es un ferrocarril que tiene una distancia corta... Porque casi toda la producción se concentra desde Bahía Blanca hacia Buenos Aires... Los negocios del grupo Fortabat que represento, son 17 % del total

que transportamos. Este es un ferrocarril multiproducto. Es el único ferrocarril multiproducto, porque los demás ferrocarriles tienen altas especializaciones, fundamentalmente en cereales... Lo que hicimos para mejorar la tarifa a través de la diversificación, incrementando estos otros productos... Este es el ferrocarril que menos locomotoras recibió... Porque esta fue la última concesión prácticamente, y recibió en locomotoras de línea, que son las cabezas en tren, las que remolcan a los trenes principales... y una baja distancia ferroviaria con una alta competencia con el modo carretero... Las inversiones en infraestructura en millones de dólares... hace un total de 61 millones... Ferrosur tiene un cumplimiento del 64 % de sus inversiones... Además de las inversiones ... en infraestructura de vías hicimos inversiones importantes en desvíos, y en terrenos de terceros. Esto es un patrimonio que le va a quedar al fin de la concesión a Ferrocarriles Argentinos... Fuimos el primer ferrocarril que incorporó cuatro locomotoras nuevas, General Electric de 2.200 caballos, en el año 2000,...estas incorporaciones al plantel de máquinas importan 2 millones de dólares cada una... Se repararon 1.500 unidades completas, a fondo, con una inversión total de 15.200.000 dólares... La incidencia de la baja distancia y la aplicación real de las tarifas por toneladas para esta concesión ...de todas las discusiones y audiencias que puede haber, no se refiere al límite superior tarifa, por el contrario podemos ver la evolución de la tarifa en dólares contra el ejercicio 94/2004 que tuvo nuestra real tarifa hasta la caída de la convertibilidad, pero fue una tarifa en franco descenso permanente por la alta competitividad que tiene en la corta distancia... La alta competitividad en la corta distancia nos llevó a diversificarnos y a especializarnos como para mejorar el mix tarifario... Nos especializamos en cargas peligrosas. Somos el único ferrocarril que obtuvo la autorización y permiso para su transporte... Tenemos en este momento 672 personas, con 320 personas que pertenecen a la Unión Ferroviaria, 196 de la Fraternidad, con un total de 516 y 149 fuera de convenio y 7 jerárquicos. El personal de la base de Olavarría tiene 285 personas calculando que con proveedores directos asciende a 504 personas...

nuestra concesión hizo inversiones en vías y comunicaciones por 61 millones de dólares, en material rodante y vagones por 64 millones de dólares, en desvíos ferroviarios en terrenos de terceros por 65 millones, se pagaron impuestos nacionales y provinciales por 125 millones... Respecto del canon, que adeudamos, 3 millones y pico de pesos, y en cuanto a la compensación, \$ 30.000.000, estoy hablando de capitales en ambos casos, se nos adeuda por peaje de la circulación de trenes de pasajeros, el contrato nuestro en los anexos 8-4 y 8-5, dice expresamente: Que el concedente y su sucesor, y en este caso el deudor continúa siendo el Estado nacional. De todas maneras éstos son los puntos que nosotros incluso llegamos a discutir en el ámbito de unidad ejecutora, y hemos llegado a compensar, a hacer un acuerdo con una suma que era con una quita del 30 % del capital, de la anulación total de los intereses y los punitivos, pagaderos en patacones, en bonos del Estado provincial, que finalmente tampoco se compensó, y que era el resultado de una ardua negociación que verdaderamente le convenía muy mucho al gobierno de la provincia de Buenos Aires...”.

13. 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. “A partir de la toma de posesión del corredor, la evolución comercial, operativa y económica de la concesión, por diversos motivos y circunstancias, presentó algunos desvíos respecto de lo proyectado originalmente. Las razones de dicho apartamiento de las proyecciones previstas, a criterio del concesionario, han sido documentadas por el mismo en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión (CUDAP expediente S01: 0257129/2002). En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines de 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. A través de dicha norma se autorizó al Poder Ejecutivo nacional a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.” (Fuente: Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, inf. evaluación audiencial, página 3).

14. La audiencia pública se realizó, a efectos de tratar la carta entendimiento, el día 1º de septiembre de 2004, en la ciudad de Olavarría, provincia de Buenos Aires, a partir de las 9 horas.

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

– Señor Néstor Berdicheusky, representante de la provincia del Neuquén. Resumen de la presentación.

Expresó: “...estamos enfrentados en el país a una falta ... de una política consistente y armónica con una organización macroeconómica... el gobierno provincial está desarrollando proyectos de vinculación transandina para difundir la red ferroviaria argentina-chilena y tener acceso a los puertos del Pacífico... para poder colocar sus productos exportables... Nosotros estamos de acuerdo con la renegociación del contrato. Eso no quiere decir que con cualquier renegociación ni con cualquier cosa... Nosotros creemos que el contrato debe ser renegociado bajo el siguiente principio. Hacernos cargo del país en que estamos, de la responsabilidad para la que hemos sido legítimamente elegidos... y comenzar a plantearnos el país y las soluciones hacia el futuro, para ver cómo partimos del punto de la realidad. La discusión sobre lo que pasó, hay que darla, y evidentemente es una negociación de intereses, por lo tanto tiene que haber puntos de acuerdos... se están negociando intereses y estará en las manos de quienes hemos elegido como nuestros representantes... para hacer que los organismos de control funcionen como corresponde si no funcionan, y también aceptar las decisiones de quienes efectivamente ejercen el poder, y cuestionarlos en los ámbitos que corresponde... Si es la Justicia tendrá que ser la Justicia, pero tenemos que acostumbrarnos a debatir y negociar. Y negociar no quiere decir dar ventajas, sino acordar y consensuar intereses y compatibilizar...”.

– Señor Pablo Palazzolo, representante de Municipalidad de Olavarría. Resumen de la presentación:

Expresó: “...este gobierno entiende las razones que motivan la realización de esta audiencia pública y que ve con beneplácito que el gobierno nacional ... ejerza de este modo su potestad renegociadora con la empresa Ferrosur Roca, esto es en tanto el Estado nacional reconocido como poder concedente del servicio ferroviario, y a la empresa Ferrosur Roca como concesionario del mismo... el gobierno de esta ciudad tiene como una de sus líneas directrices de su política y de su acción gubernamental, abrir las puertas a todos aquellos que quieran trabajar y generar trabajo. (Expone las palabras del intendente Eseverri durante la apertura de sesiones del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Olavarría en el año 2000 respecto de su política de gobierno.) ...la Municipalidad de Olavarría desea hacer pública su satisfacción, con lo que significa la empresa Ferrosur Roca S.A. para la ciudad, en tanto generadora de trabajo indirecto y empleo directo... Desde su concesión... ha dado trabajo a más de 400 familias olavarrrienses, y ha permitido el desarrollo de numerosas empresas locales, que le prestan servicios, o que le proveen de insumos en la importante tarea del mantenimiento del servicio ferroviario de cargas... es importantísima la actividad

económica que ha logrado irradiar la empresa Ferrosur Roca S.A., a partir de su propia actividad... con Ferrosur Roca S.A. el municipio de Olavarría ha llevado adelante diversos emprendimientos comunes... de continuar las actuales condiciones económicas, se puede prever una recuperación de actividad económica general, y en ese marco, la adquisición de una relevancia superior por parte del transporte de cargas, tanto ferroviario como por ruta... debo manifestar en nombre del gobierno local..., la empresa Ferrosur Roca es ... un generador de puestos de empleos directos y de trabajo indirecto para la ciudad de Olavarría... una importante vía para la salida y la proyección de la economía olavariense fuera de los límites de su geografía natural. Y ...un operador serio y responsable del servicio a su cargo, este gobierno municipal expresa su interés de que se apruebe la carta de entendimiento, entre el Estado nacional y la empresa Ferrosur Roca S.A., para poder continuar afianzando el crecimiento de nuestra región a partir del desarrollo de este imprescindible sistema de transporte”.

– Señor Daniel Anselmo Molina, representante de la Municipalidad de Necochea. Resumen de la presentación.

Expresó: “...realizó un breve comentario sobre la situación de Necochea-Quequén. ...Nosotros constituimos una parte del ramal que finaliza en el puerto de Quequén y es destacable la importancia que tiene este puerto en el volumen de exportaciones de la provincia de Buenos Aires ...actividad de 6.000.000 de toneladas en oleaginosas en la última década... 150/180 km de *hinterland* portuario... Somos una comuna agroexportadora y de turismo... se reciben por año más de 250.000 turistas... La carga ferroviaria fue sustituida por el transporte automotor donde es muy competitivo en la distancia de los 150/200 km... simultáneamente se produjo el levantamiento del servicio de trenes de pasajeros y disminuyeron los servicios de cargas. ...producto del estado de las vías férreas, especialmente en el tramo Tandil-Necochea... La falta de mantenimiento de las vías férreas a cargo de Ferrosur Roca provocaron pérdidas en la región... El tráfico por camión obliga a costos de mantenimiento de infraestructura vial... se están realizando trabajos y remodelación... es importante en el puerto de Quequén, que permitirán mejorar la competitividad del puerto. Se hace impostergable la reconstrucción del ramal Constitución-Tandil-Necochea... Permite relacionar las ciudades del interior de la provincia con Necochea. Nuestra postura como municipio de Necochea es que Ferrosur Roca debe garantizar el mantenimiento del ramal... Hay otra cosa que la categorización de los ramales como carga de menor volumen... esto condiciona la inversión... y para ello se usó como dato aquellos de la última década... si hablamos del segundo puerto de la provincia, esta categorización condena al ramal... Solicitamos que el ramal Tandil-

Necochea debe ser considerado como ramal troncal... si no se estaría condicionando el desarrollo del puerto y la región...”.

Observaciones/propuestas: solicitan la inclusión del ramal ferroviario Tandil-Necochea- Quequén como ramal principal y su mantenimiento en explotación.

Señor Alberto Daniel Esnaola, representante del Concejo Deliberante de Necochea. Resumen de la presentación.

Expresó: “Vengo a esta audiencia ...a expresar... que todo el pueblo social de Necochea se encuentra peleando... por la recategorización no sólo de su ramal ferroviario, sino por la impronta que le da dentro de la economía regional... Nos parece central que la renegociación de las vías de ferrocarril, en una zona que ya han sido puestas dentro de la agenda pública, que vemos con absoluta satisfacción que esto suceda, se profundice nuestro trabajo, marcando fundamentalmente una estrategia en el crecimiento común, no sólo para la zona, sino también para instituciones privadas... manifestar en esta audiencia el acompañamiento no sólo del intendente, sino a las entidades intermedias que se encuentran presentes acá y que vienen a manifestar las problemáticas común, para la zona, que es central para el desarrollo. Nada más”.

Observaciones/propuestas: manifiesta la importancia de la red ferroviaria próxima a Necochea.

Señor Mario R. Alias, representante de: Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén. Resumen de la presentación:

Expresó: “ ...Vengo ... para manifestar mi oposición... a la renegociación del contrato de concesión de Quequén, explica que primero se encontraba bajo jurisdicción nacional, luego fue transferido a la provincia de Buenos Aires quien, a su vez, transfiere la administración al Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén). ...Puerto Quequén no fue acompañado por el ... transporte por ferrocarril... Ferrosur nunca pudo transportar hacia el puerto más cercano, que es el 3 % del volumen exportado en la última década... Esto es inexplicable, teniendo en cuenta que el puerto de Quequén, es uno de los dos puertos marítimos de aguas profundas de la provincia de Buenos Aires que transporta Ferrosur... además, es el único que llega exclusivamente, y además, Ferrosur, descarga en las parrillas ferroviarias, directamente en los elevadores del puerto... Ferrosur considera estos ramales, sin tráfico, pero sin lugar a duda esta categorización tiene más que ver con la decisión empresarial de la empresa, que de las posibilidades de carga... Operadores de granos del interior de la provincia de Buenos Aires, han manifestado a las autoridades portuarias que ante la posibilidad de utilizar la red ferroviaria, la empresa ha manifestado la falta de vagones y locomotoras. Lo que no se explicaría si tenemos en cuenta los más

de 500 vagones y más de 40 locomotoras que recibió la concesión...

...lo que Puerto Quequén ha reclamado a Ferrosur por la falta de carga hacia el puerto, la empresa ha respondido que Ferrosur está siempre abierta a todas las proposiciones de tráfico. La realidad es que para que haya tráfico debe haber un servicio adecuado, y Ferrosur no ha mantenido la infraestructura ni el material rodante para brindarlo... respecto de la carta de entendimiento ...el Puerto Quequén no hace juicio de valor respecto a la conveniencia de si concesionar o no reconcesionar a la empresa, sino que ...hacemos hincapié en lo que a Puerto Quequén le interesa... Haciendo un análisis de la categorización de la red, y de los puntos de la carta de entendimiento... decimos: en el punto tercero... es preocupante la categorización de la red en principales, secundarias y sin operación, sin que las estructuras técnicas que existen en el Puerto de Quequén, hayan podido emitir las conveniencias al respecto, desde el punto de vista portuario y de las exportaciones primarias... En el punto cinco... inversiones futuras, se deja establecido que el concesionario hará uso de los fondos aportado por el concedente de acuerdo al programa prioritario. Al no tenerse en cuenta la participación del puerto en la concesión de dichas realidades bienes generales es altamente inconveniente para el puerto... condiciona las posibilidades de incorporar nuevas y tradicionales modalidades de carga. En el mismo caso se encuentran las inversiones en material rodante y tractivo... punto noveno, la autorización a posibles terceros operadores de carga de la red, en caso de transporte de la producción primaria y agropecuaria tradicional y natural correspondiente al área de influencia del puerto, el consorcio de gestión debería emitir opinión, acerca de las mejores opciones a tener en cuenta... en este punto, incorporar la figura como tercer operador... nos parece sumamente beneficioso en el caso de una renegociación con la empresa... Particularmente sensible es lo aprobado en el punto nueve, ...en cuanto a los peajes al transporte de carga fuera de la red concesionada... estaría limitando seriamente la posibilidad de Puerto Quequén como futuro nudo intermodal de carga y su aspiración de atraer cargas más allá de su región de influencia natural... Ramales importantes para Puerto Quequén y todas las localidades de su zona de influencia, están categorizados como sin operación para la demanda... no hay demanda, por que no hay servicio. En el anexo cuatro, en el inventario del estado actual de los vagones... nos preocupa que los 527 vagones tolva granelero recibidos del Estado nacional, se mantienen a casi 400 en la categoría de estático por la misma razón. Con respecto al plan de inversiones... en el ejercicio económico 2004/2005... de acuerdo a la categorización de la red, nos preocupa que no se contempla ninguna inversión en los ramales.

"...Con respecto al plan de mantenimiento de infraestructura, en el punto 8, para la red sin operación o para la demanda, hablo de la reparación de la red, son justamente todos los ramales que llegan a Puerto Quequén, se prevén 200.000 pesos para el presupuesto, solamente para el corte de pasto, riego, y vigilancia de las instalaciones. Queremos expresar... este monto presupuestario es serio, ya que estamos hablando de más de 1.100 km de red y creemos que \$ 200.000 no alcancen ni siquiera para esa tarea.

"... En el anexo del plan del mantenimiento de vagones, nos preocupa que no se estima hacer ningún mantenimiento, ni reparación de los vagones cerealeros. Solamente se prevé hacer reparaciones a los vagones tolva de minerales y cementeros.

"... la viabilidad de cualquier puerto, está dada por la posibilidad de su interacción con las vías de comunicación interior a sus sistemas, Es internacionalmente reconocido que el modo ferroviario es esencial el funcionamiento de los puertos y las modernas gestiones portuarias que tienen en cuenta básicamente esta cuestión en relación a la renegociación del contrato de concesión, Puerto Quequén reclama: La inclusión en la carta de entendimiento, de un plan de negocios para el puerto Quequén que contemple ... la recategorización de los ramales de carga de interés de Puerto Quequén, actualmente considerados sin operación y a la demanda, como ramales de la red primaria con trenes interurbano, a los efectos de propiciar el tráfico de carga, pero a su vez solidariamente permitir el restablecimiento de pasajeros a las localidades de las zonas sudeste de la provincia de Buenos Aires. ...la asignación de recursos presupuestarlos para esos ramales, a fines de restaurar con eficiente operatividad con la visación de las estructuras técnicas del Puerto Quequén. Asignación de los recursos presupuestarlos para reparación y mantenimiento de materiales y rodante asignados a sus posibilidades de carga con destino a Puerto Quequén, con la misma supervisión ... la creación, por parte de la empresa de una unidad de gestión comercial de carga, que sean susceptibles, que puedan exportar e importar a puerto Quequén, con asiento en puerto Quequén. Establecer la prioridad a Puerto Quequén, reclamando Puerto Quequén como el tercer operador, o a quien nosotros impulsemos en los ramales de interés, de Puerto Quequén. Finalmente reclamamos la intervención de Puerto Quequén, en la elaboración de la política tarifaria del servicio, en los ramales de su interés y en los peajes de transporte de carga, fuera de la red concesionada, cuando se trate de cargas de interés de Puerto Quequén, según el punto nueve y cuatro. La eficiencia de modo logístico de transporte ferroviario permitiría a Puerto Quequén en el futuro, fortalecer y elevar la jerarquía del puerto como centro de transferencia de carga, mejorar las instalaciones y funcionamientos

portuarios, para la obtención de las cargas adicionales y al mismo tiempo rediseñar los tráficos de carga para incorporar o fomentar los movimientos de nuevas mercaderías. Necesitamos contar con un sistema ferroviario que integre a Puerto Quequén con los centros de producción y consumo, como de Importancia central y estratégica, para el puerto, y para nuestra actividad. Muchas gracias”.

Observaciones/propuestas: Propone la reactivación ferroviaria del puerto de Quequén.

Señor Carlos Gustavo Arce, representante de: Cerro Negro. Resumen de la presentación:

Expresó: “Tenemos la planta principal aquí en Olavarría así como también los yacimientos. Cerro Negro tiene en gran parte, como todas las empresas, gran parte del mercado concentrada en el área de Capital Federal, donde se consume mayoritariamente nuestros productos. Un porcentaje creciente de los mismos son transportados por línea ferroviaria. Otros mercados abastecidos por vías ferroviarias también, son Bahía Blanca en el sur de la provincia, y la zona del Valle de Río Negro a la cual abastecemos desde Neuquén. El ferrocarril posibilitó que nuestros productos tuvieran en estos destinos una ventaja competitiva adicional. Cerro Negro quiere en este acto destacar la excelente atención al cliente y la endenda lograda por Ferrosur, y apoyar en esta audiencia la carta de entendimiento que la mencionada firma ha acordado con la unidad de renegociación y análisis de contrato de servicios públicos”.

Observaciones/propuestas: Apoya carta de entendimiento.

Señor Gustavo Núñez, representante de: Cerro del Aguila, resumen de la presentación:

Expresó: “...somos una empresa que produce granito a las zonas, y somos clientes de Ferrosur, desde el inicio... hicimos con ellos un desvío ferroviario .... quiero expresar que apruebo esta carta porque gracias a Ferrosur se transparentó el mercado. ....queríamos estar bien, dentro de la ley ... y a través de ellos se logra ésto porque todo se factura y no hay posibilidad alguna que haya excesos de carga, Esa es nuestra posición. Nada más”.

Observaciones/propuestas: apoya la carta de entendimiento.

Señor Juan Gundel, representante de: diputada provincial Alicia Taberes de González Hueso. Resumen de la presentación:

Expresó: Dando lectura a una carta, expresó: “...Mucho me gustaría estar presente en esta audiencia para manifestar mi apoyo a estas gestiones que desearía que arribaran a buen puerto, Pero si así no fuera posible quita hacerle llegar por este medio mi opinión... pertenezco a Olavarría y eso me permite tener una visión particular del desempeño de Ferrosur, ya sea desde la seriedad puesta de manifiesto en su gestión como así también se refiere a

los negocios y satisfacción a sus clientes... debo destacar el incremento de trabajo genuino que ha aportado y el respeto a su personal ... la seriedad en sus transacciones comerciales que representan hoy un importante porcentaje de movimiento económico de nuestra zona... la prolijidad y espíritu de constante mejoramiento que es visible en sus edificios, estaciones, pasos a nivel y demás instalaciones... como... una legisladora. ...la importancia del modo ferroviario como garantía de progreso ... hoy veo con satisfacción el interés con que nuestro gobierno nacional tiene puesto recuperarlo... Es indudable que las empresas privadas pueden hacer mucho en tal sentido y considerar las buenas y malas experiencias que hemos tenido en el proceso de privatización de los servicios públicos, es justo que sea reconocida la buena gestión..., que ...le cabe a Ferrosur Roca”.

Observaciones/propuestas: apoya los términos de la carta de entendimiento.

Señor Samuel Martín Muller, representante de: Cámara de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios. Resumen de la presentación:

“El área de influencia de Puerto Quequén esta a 300 km alrededor de la dirección que se elija. Existe una considerable diferencia de fletes entre el ferrocarril y el camión. En Puerto Quequén hay una discriminación, una diferencia, en lo que se paga al productor por el precio del cereal, que puede llegar a 20 pesos por tonelada. En una exportación de 3 millones y medio de toneladas a 5 millones de toneladas anuales, el perjuicio del productor oscila entre 70 a 100 millones de pesos al año... Hay que tener en cuenta que en épocas pasadas, el ferrocarril transportaba el 50% de la producción que entraba a puerto. Hoy día está transportando del 1 al 3 por ciento de la exportación total. Esto es una verdadera discriminación y un atentado al polo de desarrollo que debe ser Puerto Quequén...”

Observaciones/propuestas: Propone la reactivación ferroviaria del Puerto de Quequén.

Señor Daniel Bonacci, representante de: Ferrocargas del Sur S.R.L. Resumen de la presentación:

(Explica a qué se dedica la empresa) “... Tenemos en Ferrosur Roca un aliado estratégicos muy importante para desarrollar tanto la zona de Bahía Blanca como asimismo la zona del Valle...Tenemos un gran desarrollo y una gran posibilidad de trabajo alrededor del ferrocarril... Junto a Ferrosur Roca ..., hemos logrado mantener estos clientes, prestarles un mejor servicio y seguridad... estos clientes ponfian en nosotros ...queremos objetar que no entendemos como siendo Ferrosur el operador más importante del sur de la provincia de Buenos Aires, no pueda tener un acceso directo a la ciudad de Bahía Blanca. Eso es algo que hay que arreglarlo dentro de este convenio. Nada más”.

Observaciones/propuestas: no tiene observaciones sobre la carta de entendimiento.

Señor Jorge Scoccia, representante de: Consorcio de Gestión de Puerto de Bahía Blanca. Resumen de la presentación:

(Explica qué es el Consorcio de Gestión de Puerto de Bahía Blanca) "...nos parecía importante marcar ... nuestra preocupación con respecto a un medio logístico ... de natural importancia, y que ... debe apuntalar a todas nuestros pequeños y grandes productores agropecuarios e industriales de nuestra zona, que de una u otra forma abastece nuestro puerto ...compartimos la visión general estratégica que ha planteado el Senador Capitanich ... Compartimos ... la preocupación de la provincia de Neuquén en cuanto a las vías que une la provincia hermana del Neuquén con el Puerto de Bahía Blanca... compartimos algunos conceptos vertidos por el representante de Carbab, señor Ugalde,... Esto, más allá de lo expresado en el documento que nosotros agregamos cuando hicimos la presentación de solicitud de audiencia, y por lo cual solicitamos que sea incorporada como un elemento más de juicio, me parece importante reflexionar sobre algunos puntos ... es importante destacar que la operatoria ferroviaria no debe ser un condicionante del crecimiento regional... debe ser un colaborador estratégico..., tanto el puerto como la logística ferroviaria deben estar al servicio del productor, más allá ya de los productos que ellos manejen... los puertos conjugan actores extremos ... Si no hay acuerdo entre esos sectores, no tendría ningún sentido el conector... el ferrocarril no debe ser condicionante de los crecimientos regionales... mas allá de las discusiones económicas financieras que se han planteado, es necesario también la participación del Estado nacional en algún grado de inversión que garantice volver a revitalizar el sistema ferroviario que en algún momento tuvimos ... como síntesis de todo esto... estos cuatro puntos... serían el resumen de estas necesidades que estamos planteando de nuestro puerto.

"... El Estado nacional y el concesionario asuman el compromiso de la reconstrucción progresiva de una red ferroviaria, el uso genuino del pago de tarifas y el aporte que los contribuyentes realizan al fisco... que a la circulación por vía concesionaria de terceras empresas sea realmente posible, accesible y garantizada en confiabilidad y seguridad...que que la prestación del servicio garantice la utilización del flete por pequeños cargadores y reactivar en un mayor número posible las estaciones originales de la red ... que se reformule la red de acceso al partido de Bahía Blanca y se incluya al consorcio de gestión de Puerto Bahía Blanca y a la propia municipalidad en la planificación de la misma y en el diseño de las pautas y normas operativas específicas,..."

Observaciones/propuestas: Solicitan la reactivación de la red ferroviaria con acceso a Bahía Blanca y la mejora de los accesos coordinando con la Municipalidad de Bahía Blanca.

Señor Fabio Rubén Verdinelli, representante de: Adolfo Guerrico S.A. Resumen de la presentación:

(Explica a qué se dedica la empresa que representa, y cuál fue el desarrollo de la misma). "...Nuestro crecimiento no hubiera sido posible, si no hubiéramos contado con el servicio de Ferrosur... el servicio que hemos decidido utilizar, por parte de Ferrosur Roca S.A., ha sido fundamental y satisfactorio para la empresa. Por eso es que venimos a apoyar a Ferrosur Roca en esta audiencia pública. Nada más..."

Observaciones/propuestas: No presenta objeciones a la carta de entendimiento.

Señor Bustamante, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

(Explica que va a hablar como ferroviario jubilado que es y argumenta que puede hacer comentarios útiles dada su participación tanto en Ferrocarriles del Estado como en Ferrosur) "...Toda empresa, necesita contar con directivas que definan funcionamiento, atribuciones y las metas a las que tiene que arribar, estas directivas eran impartidas por ferrocarriles argentinos... Durante los últimos años estas directivas no se dieron, es decir, que estamos ante una empresa de transporte, de sus líneas, sin directivas.... Esta situación, fue creando un poco de desorden ... como consecuencia de esto ... el servicio se fue deteriorando... (hace una reseña de las dificultades que tenían los que trabajaban en el ferrocarril con los clientes, en su época, luego habla de la privatización de los ferrocarriles y dice que a partir del sistema volvió a ser confiable ir eficiente) ... Desde que comenzamos a trabajar en Ferrosur nos comenzamos a sentir mas respetados, al tener la posibilidad de compartir mesas de reuniones con empresarios, ofreciendo servicios de transporte para todos aquellos que los solicitasen. Siempre con el respaldo de una empresa confiable con lo cual los clientes han vuelto a creer en el ferrocarril... deseo destacar la sensibilidad social y el tratamiento personalizado de Ferrosur Roca ... .. estoy muy conforme con la concesión de la línea Roca, y que es adecuada la carta de entendimiento. Nada más".

Observaciones/propuestas: está conforme con la carta de entendimiento propuesta.

Señor Norberto Eduardo Embon, representante de: Alsina Vial S.A. Resumen de la presentación:

(Explica a qué se dedica la empresa que viene a representar y cuál es la función del ferrocarril para con la empresa, asimismo destaca que el funcionamiento de la empresa no sería posible sin contar los estratégicos espacios ferroviarios y, con un modo el transporte masivo de carga que tiene el mínimo impacto ambiental y vías propias de circulación, que no alteran el tránsito en general. Dice que el ferrocarril es esencial, no es simplemente una variante más) "...nosotros operamos con Ferrosur desde que dicha empresa tomó la concesión, podemos apre-

ciar la diferencia que hoy tenemos ...La operatividad y comercialización, es muy distinta que antes ... Eso hace más competitivos a nuestros productos y nos permite agregar valor con un servicio esencial que acorta económicamente nuestra distancia a los clientes, dando certidumbre en costos y en la escala del servicio... Las prestaciones de Ferrosur Roca, a nuestro criterio, es razonablemente satisfactoria, es más programada indudablemente. ... si los consumos ... y la demanda, más parejos... y crecieran y tuviéramos más obras públicas, más capacidad para conducción privada, o sea más país, también la empresa Ferrosur Roca... encontrará justificación para crecer, y tener mayor oferta. ... Entendemos que el Estado y las autoridades de aplicación, deben prever las circunstancias para que ello ocurra, mayor demanda, mayor inversión. En definitiva más empleo de recursos humanos y materiales que ellos necesitan en el país... nuestra empresa apoya la continuidad, la consolidación y el desarrollo y el crecimiento del ferrocarril concesionado a Ferrosur Roca como medio de transporte eficaz, idóneo y económico para la producción nacional. Ferrosur atendió muy particularmente nuestra situación, nuestra empresa es una pyme, que se concursó en el año 1996, siendo Ferrosur el mayor acreedor que teníamos, y nos apoyó para poder salir del pantano hemos encontrado tolerancia y una contención que fue esencial para poder sobrevivir, en épocas en donde no se conseguía, y aún hoy se consigue, ni esta tolerancia de parte del Estado. Nada más”.

Observaciones/propuestas: apoya la carta de entendimiento.

Señor Miguel Ripoll, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

(Habla de su experiencia personal, dice que hace alrededor de 40 años trabajaba en una empresa que reparaba vagones y que después junto con otras personas pusieron una empresa constructora que realizaba ingeniería y que terminaron construyendo vagones para YCF, después habla en general de cómo el material rodante ferroviario fue tratado con desidia de cómo no fue preservado sino que fue arrumbado, quemado, etcétera. Dice que últimamente trabaja para Ferrosur) “...Creo que Ferrosur tiene una gran capacidad de gestión y una predisposición para ayudar a sus clientes. Por supuesto no todo es posible. ...el otro tema que nos interesa, es recuperar material existente, reparar vagones. Es difícil comprar nuevos, no se puede, hay que hacer a mano lo que tenemos... (recalca nuevamente lo importante que es la preservación del material rodante).

”...En mi opinión el material rodante utilizado por Ferrosur es altamente favorables: se recupera en forma continua, se reconstruye en forma continua, se repara, se opera, se limpia, se transforma... a mi criterio, me parece que Ferrosur es una empresa que apoya firmemente al transporte ferroviario. Nada más”.

Observaciones/propuestas: apoya la carta de entendimiento.

Señor Julio Arriaga, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

Dice que asiste como ex intendente de la ciudad de Cipolletti –1995-2003– y cuenta todo lo bueno que hizo Ferrosur en ese período.

Observaciones/propuestas: apoya la carta de entendimiento.

Señor Juan Caputo, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

(Dice que se presentará para avalar la credibilidad y profesionalidad de sus palabras, hace una exposición de su CV. Dice que en Ferrosur presta servicios *part-time* desde hace dos años y medio que realiza capacitación abarcando a personal de las áreas de mantenimiento de locomotoras y vagones. Revisión de seguridad operativa de los trenes. Mantenimiento de las vías, y conducción de locomotoras, con focalización en la seguridad operativa y de las personas, en la calidad y en el servicio a los clientes. También lleva acabo tareas de normatización de procesos de trabajo y de transportes, control y auditorías técnicas) “...En el punto décimo séptimo de la carta de entendimiento, el Estado obliga a Ferrosur a instrumentar un sistema de gestión de la calidad. Basado en la norma Iso 9001-2000, el que deberá ser acreditado ante un organismo de certificación reconocido. ...siento que esta es una exigencia acertada e inteligente ... que es grato comprobar que desde el Estado, se planteen este tipo de obligaciones. Son las que conducen a tener empresas de alto desempeño bien controladas, por lo interno y por lo externo.

...refiriéndome a este punto ...digo que el sistema de gestión de la calidad, hoy día, hace que toda organización o empresa que quiera tener sustentabilidad en su accionar, debe ser gestionada a través de un sistema integral de la calidad. Que le permita tener bajo control su proceso, sus actividades, asegurando así, y dando confiabilidad en el cumplimiento de los compromisos contractuales, expresos o tácitos, contraídos con clientes, con proveedores, y con autoridades de aplicación. Precisamente Ferrosur, en este período que estoy nombrando, ya tiene promulgada su política de la calidad, la está implementando, está implementando su sistema de gestión de la calidad, y está transitando un camino de adaptación, de ese sistema, a la norma específica que ha fijado el Estado, que en este caso es la Iso 9001-2000... Y también está transitando el camino que lo va a llevar a la certificación ... un sistema de la calidad está formado por una serie de componentes... la política de la calidad ... Pero dentro de esta política de la calidad, está la política de seguridad, que para Ferrosur es prioritario. Y está también la política de capacitación. Un punto central del sistema de gestión de la calidad...

“...enmarcado en el proceso de gestión de la calidad y mejora continua, la empresa viene desarrollando programas zonales de capacitación, tendientes a proveer al personal las habilidades y destrezas técnicas, con énfasis en la seguridad en las operaciones de transporte, seguridad en la circulación de los trenes, y en la prevención de accidentes personales y ambientales...”

“...En la política de seguridad, la seguridad en las operaciones de transporte, la seguridad de los bienes concesionados, y la prevención de accidentes, es uno de los objetivos esenciales de Ferrosur. La implementación de esas políticas, se basa en lograr que cada persona disponga, además de los medios laborales adecuados, de las habilidades y destrezas requeridas por la tarea... destaco el grado de perfeccionamiento alcanzado por los conductores de locomotoras, quienes son periódicamente asistidos, en aulas, y durante el trayecto, por supervisores especializados para la mejora continua de su desempeño. Otra actividad importante para la seguridad en la circulación de los trenes, es la revisión mecánica que personal especializado realiza cada cierta cantidad de kilómetros recorridos durante su trayecto. Para esa tarea se capacitó y habilitó a más de 90 personas, desde estación Sola hasta Neuquén pasando por Tandil, Avellaneda, etcétera ...todo lo expuesto me permite alcanzar la certeza necesaria, para comprobar que Ferrosur cuenta con un plantel humano capacitado, profesional e integrado con una gestión de calidad, que le permite garantizar una operación ferroviaria eficaz, confiable, segura, y que cumple con las normativas y compromisos contractuales...”

Observaciones/propuestas: apoya a la carta de entendimiento.

Señor Hugo Ferrara, representante de: Unión Ferroviaria. Resumen de la presentación:

(Dice que como representante de una institución gremial, va a hablar de los trabajadores que componen la plantilla de Ferrosur) “...siempre hemos trabajado bajo una convención colectiva de trabajo, que ha sido respetada por parte de la empresa... No decimos que hay una relación por parte excelente, decimos que hay una buena relación. Creo que en el contexto general del país no hay relaciones excelentes... esperamos que esta renegociación de contrato, más allá de que se pueda dar o no, ...esperamos que podamos seguir trabajando de la manera que estamos trabajando hasta ahora, y que el resto de los compañeros siga creyendo en este concesionario de cargas.

“... no vamos a objetar con respecto a la concesión del contrato, porque en su momento no participamos de la elaboración de este contrato de concesión. Fue un tema entre el gobierno nacional y el nuevo concesionario de cargas. Tampoco vamos a objetar lo que tiene que ver con la renegociación

del contrato. Sí decimos que no queremos ser olvidados por nadie... Gracias.”

Observaciones/propuestas: no presenta observaciones a la carta de entendimiento.

Señor Humberto Carlos Sabatini, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

Expresó: “...No voy a referirme exclusivamente a la cuestión de la renegociación de Ferrosur Roca cargas, porque me parece que no está fuera ... de los incumplimientos contractuales que tienen el resto de las empresas de carga, y las empresas de pasajeros urbanos, en la ciudad de Buenos Aires. Voy a intentar contextualizar la situación ferroviaria. Porque me parece que es imposible que entendamos cuál fue el puntapié inicial de la cuestión ferroviaria... (habla del nacimiento de los ferrocarriles, del nacimiento de los primeros pueblos, de las primeras redes, de la nacionalización, del proceso Larkin, los primeros pueblos fantasmas, el desguace del Estado), ...La discusión ferroviaria, no es una discusión coyuntural de una empresa de carga. No es la discusión coyuntural de la puesta en marcha de un tren... tiene que ver, con la integración territorial, ... con la integración social ... con la integración económica. Y ... con la posibilidad, de recuperar esas economías regionales ... Primero se crearon los contratos, a medida de las empresas, y luego los organismos de control... quiero reivindicar a muchos. ...compañeros trabajadores que hoy quedaron afuera del sistema productivo, y que no se apartaron del sistema ... los echaron... la década del 90, encorsetó ideológicamente a la sociedad argentina... quiero responder a algo que dijo el senador Capitanich... Este proceso, no va a ser el proceso de las renegociaciones, porque el pueblo argentino no va a permitir que sea el proceso de las renegociaciones. En este proceso estamos dispuesto a acompañar al presidente de la Nación, para que sea el proceso de las revisiones, no de las renegociaciones. Porque en cada proceso de renegociación, en un Estado cómplice con las concesionarias, agregaron arengas y así se fueron perdiendo de vista los cánones que hoy también reflejó la Defensoría del Pueblo, y que también quiero reivindicar a aquellos compañeros de las CNRT que tantos esfuerzos hacen por controlar... Me parece importante y cada una de las ponencias que hicieron sobre los incumplimientos de cánones ...no podemos hablar de cuestiones coyunturales, del parque ferroviario. Me parece importante marcar entonces, integrar el país . ... tenemos que apuntar, a lo que el presidente Kirchner se comprometió en la campaña electoral. La voluntad política puesta de manifiesto en este gobierno es ir camino a la creación de la empresa nacional ferroviaria ... nos parece que para analizar la cuestión elemental hay que plantear el nacimiento de la empresa ferroviaria. Hay que plantear que el Estado argentino evalúe dónde

está la infraestructura, los vagones y los vagones que se han ido... en muchos casos se desguazaron líneas de ferrocarriles, vagones. Estas también son cosas que no las digo yo, las dice AGN, ...la propuesta concreta es pedir... la generación de la empresa nacional ferroviaria, para redoblar los esfuerzos, cambiar las reglas del juego y tener un Estado totalmente activo que controle, revise y ponga las cosas en su lugar, muchas gracias.”

Observaciones/propuestas: las manifestaciones vertidas no se refirieron a la carta de entendimiento. Propone la creación de una empresa nacional ferroviaria.

Graciela Misa, representante de: Asociación Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina (ADEERA). Resumen de la presentación:

“...en cumplimiento de los propósitos de ADEERA nos presentamos en esta audiencia pública para aportar información al público, para defender los derechos e intereses de los consumidores y de los asociados. Voy a plantear cuál es el problema en forma puntual... El problema aparece cuando hay que hacer una obra para tender un suministro en particular, o para la ampliación de redes de distribución eléctricas y realizar un cruce de las vías del ferrocarril ... Esta situación hace necesario unificar los criterios que permitan hacer previsible los reales costos de las obras y la razonabilidad de los costos que deben soportar los usuarios posteriormente... Propuestas. En la carta de entendimiento que se trata en esta audiencia, en el punto 14, de las bases y condiciones propuestas por el entendimiento, se otorga al concesionario la posibilidad de firmar contratos para el cruce de cables o conductos aéreos... ADEERA solicita se incluyan en las mencionadas bases las condiciones que deben regir estos acuerdos. Las condiciones técnicas y de seguridad a cumplir por las instalaciones del cruce a autorizar deberán tener como referencia las reglamentaciones nacionales vigentes, o en su defecto, las internacionales que puedan corresponder. Por ser el servicio eléctrico, un servicio público, no corresponde abonar derechos, o cánones que no sean debidamente justificados, o que no tengan una efectiva contraprestación. En el caso que la instalación del cruce significara una restricción al dominio o a la actividad propia del ferrocarril, ésta será tratada siguiendo lo establecido en las leyes de servidumbre nacional o provincial, según corresponda. En cuanto al trámite para acordar la autorización para instalación a realizar, el concesionario eléctrico, además de garantizar las condiciones técnicas y de seguridad de las instalaciones a ejecutar, solamente estará obligado a resarcir los gastos reales... El concesionario eléctrico asegurará el mantenimiento, de hecho lo hace, y operación normal de las instalaciones y la remoción de la misma, en caso de que la continuidad, o ampliación del servicio ferroviario, se justifique. En función de ello, no corresponde que el

concesionario eléctrico abone cargo anual alguno. Solicitamos entonces formalmente, sea introducido y contemplada esta posición, esta sugerencia, en el proceso de renegociación.”

Observaciones/propuestas: solicitan una nueva normativa para normalización de los cruces de servicios.

Señor Adolfo Rocha, representante de: Asociación de Prestadores de Servicios Eléctricos de la Provincia de Buenos Aires (APEEBA). Resumen de la presentación:

(Dice que APEEBA es la Asociación de Prestadores de Servicios Eléctricos de la Provincia de Buenos Aires que nuclea a 10 cooperativas distribuidoras de energía eléctrica y a una sociedad de economía mixta que es la Usina Popular de Tandil).

La ponencia tiene que ver... con dos cuestiones que le preocupan seriamente a APEEBA... respecto de la Carta de entendimiento el punto 14, que se refiere a cruces y convenios transitorios, ... todas nuestras APEEBA... distribuidoras... están directamente vinculadas con los cruces de vías... también hay que aclarar que ha habido conflictos que han tenido algunas de nuestras distribuidoras en ese tema... se pueden sintetizar en lo siguiente: la empresa Ferrosur a partir del año 1996 ha tomado contacto con las distintas distribuidoras a los fines de solicitarle respecto de los cruces existentes de electricidad que pasan sobre vías, ... hacer un inventario de aquellos cruces que no están declarados... realizar una normalización técnica y una aprobación de planos e inspección de obras por lo cual Ferrosur reclama el pago de una suma de dinero... el tercer tema que presenta Ferrosur es cobrar lo que se llama una inspección anual de tipo periódica que tendría que abonar la distribuidora por esa obra de cruces de vías... ese tema se ha convertido en un conflicto en la medida que esta cuestión, que fue largamente debatida por distintas distribuidoras de la provincia de Buenos Aires que pertenecen a APEEBA, fue llevado incluso a la CNRT a los fines de que la misma hiciera una resolución que resolviera el tema y determinara si le corresponde a Ferrosur cobrar por los cruces y por los montos y conceptos que ellos están reclamando, y la CNRT en particular ha dictado una resolución, junio del 2004, por la cual se le reconoce a Ferrosur el derecho a cobrar por inspección de obras y la aprobación de planos, pero con un monto que tiene que ser negociado entre partes, y que por otra parte tiene que ser un costo demostrable que refleje la realidad de los costos en que deba incurrir Ferrosur, y respecto al... canon anual de inspección periódica, la CNRT ha dictado una resolución en la cual le niega todo derecho a Ferrosur a cobrar ese canon, diciendo en particular que ese concepto no existe dentro de la normativa que regula la concesión de Ferrosur, por lo tanto no corresponde que lo cobre

y por supuesto los montos que pretende. Este conflicto se mantiene respecto de los juicios existentes, y es uno de los temas que nosotros consideramos ... que el nuevo contrato de concesión tiene que reflejar, porque precisamente el tema de estos conceptos que pretende Ferrosur, que no han sido reconocidos por la CNRT, y que han dado lugar a un conflicto que no ha tenido solución hasta el momento, ... Respecto ... de la cláusula 140 ... Vamos a hacer algunas observaciones ... Debemos manifestar ... La norma específica nada dice respecto de los cruces existentes a la fecha de entrada en vigencia de la nueva redacción del contrato de concesión en cuanto a cuál es la normativa que se debe aplicar... No se determina con precisión si se mantiene o no la vigencia de la normativa ferrocarriles argentinos específica en el tema o si será reemplazada por una nueva normativa. No están delimitadas y deberían estarlas, las facultades del concesionario ferroviario en cuanto a la posibilidad de cobrar o no por los cruces. ...Debemos remarcar la diferencia con la cláusula 130, en la cual sí están claramente determinadas las facultades de cobrar que tiene el concesionario... aún suponiendo hipotéticamente que alguna redacción en la cláusula habilitara al cobro de algún tipo de suma, deberían estar expresamente determinados cuáles son los conceptos que se deben cobrar y cuáles son los montos que corresponde cobrar en cada caso... La otra cuestión que creemos que debería precisarse respecto de la cláusula 140, es que haciendo una interpretación de la redacción parecería que en la aprobación técnica ha quedado desplazada la autoridad de aplicación, con lo cual dejaría de estar en manos de la concesionaria, pero nada se explicita al respecto, pero consideramos que ese tema también debería ser debidamente puntualizado y aclarado ... Respecto de lo que consideramos en este tema en particular, que se debería resolver en el próximo contrato de concesión, creemos: ... Que la nueva normativa tiene que regular claramente la solución para los cruces existentes y para los cruces a realizarse en un futuro, y buscar una solución uniforme para ambos casos... La nueva normativa debe dejar claramente determinados los cambios acontecidos en cuanto a su filosofía en los servicios públicos concesionados, a saber: Que a partir de la entrada en vigencia de la salida de la convertibilidad, y como consecuencia de la ley 25.561 a la que se adhirió la provincia de Buenos Aires, respecto del servicio eléctrico, las tarifas en dichos servicios se encuentran congeladas, en tanto las obligaciones de servicios se mantienen en su totalidad. El servicio eléctrico específicamente posee congelados sus ingresos por tarifas de acuerdo a las leyes provinciales 12.727 y 12.858, resoluciones 113/01, 175/02, decreto 689/03, cuya definición en el tema no se ha producido aún. Asimismo y por imperio de la ley 13.173 y modificatorias de la ley 11.769, se han incrementado las exigencias de calidad de servicios,

inversiones, cobertura social, tasa de sostenimiento de órdenes de control. El nuevo marco regulatorio eléctrico impone la obligación de satisfacer la demanda de los usuarios a costo de los concesionarios. En ningún caso se prevé la contingencia de tener que realizar cruces ferroviarios, onerosos, y mucho menos la asunción por parte de la concesionaria de costos fijos, permanentes, y duraderos en el tiempo, como lo es por ejemplo el canon anual de: Inspección periódica 11 es que mantuviera su vigencia. La demanda de cualquier usuario ubicado del otro lado de una vía ferroviaria es un hecho absolutamente imprevisible en la ecuación económica de los concesionarios de servicios públicos, y en el mismo carácter asumen obviamente los costos que ello implica, asimismo la obligación de satisfacer la demanda, no discrimina en cuanto a la cantidad de usuarios demandantes, tal que un solo usuario puede generar la necesidad de un cruce con el consiguiente costo. Esta situación se agrava enormemente en el caso de los usuarios rurales, en donde la demanda normalmente requerida por un solo usuario y por la normativa vigente debe ser afrontada económicamente por el mismo usuario. Esa situación genera un alto costo al cual deberían sumarse los montos que pretende cobrar Ferrosur en el caso de que mantuviera su vigencia, eso genera obviamente una relación absolutamente desproporcionada normalmente con un bajo consumo. Lo que mi mandante propone es una solución que involucre a todos los cruces existentes hasta la fecha y los que surjan en el futuro, que se realice la verificación técnica y la aprobación técnica por parte de la autoridad de aplicación sin costos, o al menor costo posible demostrable y siempre proporcional a la envergadura del valor de la obra del cruce, consecuentemente se propugna que esa atribución quede en mano de la autoridad de aplicación y no en mano de la concesionaria... debe procurarse en cualquier caso que el tema de los cruces no esté diseñado como una fuente de ingreso adicional a la propia del servicio concesionado. Debe tenerse presente como contrapartida que la concesionaria de servicios públicos de electricidad posee desde hace más de dos años una situación muy particular en la que por decisión gubernamental se ha decidido proteger al usuario evitándole mayores costos. Si tenemos en cuenta que los recursos con los que cuenta la concesionaria son exclusivamente los que por tarifas derivan de los consumos que abonan los usuarios, cualquier nueva carga que se pretenda imponer significará afectar directa o indirectamente la calidad del servicio de aquéllos al tener que disponer de fondos que deberán distraerse de otras finalidades directamente vinculadas al servicio, o, eventualmente se verán perjudicados en el caso en que deba reclamarse el reconocimiento de los mismos por vías de tarifas ... Solicitamos se tengan presentes todas las observaciones... Nada más..."

Observaciones/propuestas: solicitan una nueva normativa para normalización de los cruces de servicios.

Señor Pedro Alberto Buseti, representante de: particular interesado. Resumen de la presentación:

“Voy a hablar en representación de mi asociación, que es Defensa de Usuarios y Consumidores, Deseo... (hace un breve relato respecto de lo que hicieron mención los anteriores oradores, de la entrega de las empresas públicas, de la ley 23.696. Dice que tanto el Poder Ejecutivo nacional como el Congreso de la Nación al momento del dictado de la ley 25.561 tenían la posibilidad de hacer un análisis y una revisión de todo ese proceso, a través de la renegociación integral de los contratos, de los servicios públicos).

No solamente la empresa Ferrosur ha cumplido sus obligaciones en inversiones, en mantenimiento, en el pago del canon, se ha endeudado en el extranjero, sino que el conjunto de las empresas ferroviarias de carga ha cometido la misma situación... con algunas diferencias porcentuales, del resto de las empresas ferroviarias de carga...

...Considerando que la Ley de Emergencia Económica, le daba al Poder Ejecutivo una oportunidad de rediscutir, de revisar el pasado en este tema, en el tema ferroviario de cargas... Analizar a fondo el desempeño de esas empresas y analizar sus incumplimientos, los cánones que no pagaron, las multas que recurrieron, y nunca pagaron... hacer una evaluación, y luego, en función de su análisis renovar, o no, el contrato de concesión...

...No compartimos la justificación que se da en el documento de la UNIREN, sobre las razones que llevaron a que las empresas de carga... incumplieran sus obligaciones... Los concesionarios que ofertaron determinado canon, determinadas cantidad de inversiones, ¿bajo la responsabilidad de quién? bajo la responsabilidad de los concesionarios...

...dice la UNIREN: las razones de dicho apartamiento de las condiciones previstas han sido documentadas por el mismo, en distintas oportunidades, desde el inicio de la concesión... se habla de que estas ofertas, ofrecidas en 1992, respondieron a ofertas oportunistas, de los que luego serían concesionarios de carga, porque luego de haber ofertado estas condiciones, que tal vez no podían cumplir, serían renegociadas como efectivamente sucedió, Y la renegociación no es del año 2004, sino que en el año 1995, ya las empresas pedían renegociación de los contratos. Y todas ellas empezaron a incumplir con el pago del canon, con el pago a las inversiones, con el incumplimiento de las inversiones, y todas las multas impuestas por el organismo de control, fueron recurridas en su totalidad, y casi ninguna fue pagada... la pretensión que nosotros tenemos respecto a la actitud que debe

adoptar el Poder Ejecutivo es que debe proponer una política de transporte ferroviario, tanto de pasajeros, como de carga integral para el país...

...Que no colisionen, en el caso de cargas, con el transporte automotor de cargas, sino que se integre en una política... nacional de transporte de carga, y para ello esta carta de entendimiento, sin duda que no contribuye porque se modifica el contrato en forma substancial... ni siquiera el Estado nacional, obliga a... Ferrosur, a cumplir con el pago que lo que evidentemente debe... las multas que le fueron aplicadas, las inversiones que no fueron ejecutadas y que de ninguna manera fueron obligadas por el Estado a cumplir, y el pago del canon... Esta es una tarea indelegable que el Estado nacional debe hacer, previamente a cualquier tipo de renegociación o carta de entendimiento. Y este es el planteo que nosotros venimos a hacer... (dice que los intereses defendidos por los ciudadanos de Olavarría, las entidades de Olavarría, el departamento ejecutivo, el municipio, los sindicatos, y los dirigentes sindicales, son legítimos, y está de acuerdo con ellos) si la carta de entendimiento y el perdón de las obligaciones que le corresponde asumir a Ferrosur, se dividieran en un Tribunal de Defensa de la Competencia, sin duda, que las empresas transportistas de carga saldrían con un fallo favorable, si es que aquí, en la República Argentina se creara el Tribunal de Defensa de la Competencia, y tuviera la vocación política de actuar en este tipo de casos... como organizaciones de consumidores, defendemos el modo ferroviario, sin duda, tanto como el modo de transporte de cargas automotor, porque hoy forman parte de un sistema que es imposible desvertebrar, sino que por el contrario, de una política del Estado, hay que integral para que todos tengan la posibilidad de servir al desarrollo económico, social, y de fuentes de trabajo en la República Argentina... si se ratifica la carta de entendimiento no se va a dar, sino que por el contrario, se va a seguir emparcando la situación del transporte de cargas, como se emparcó la situación de los peajes, resolviendo a favor de los concesionarios,... planteábamos la necesidad de eliminar los concesionarios anteriores del peaje que habían incumplido sus obligaciones, y como sucedió también en el caso de Aguas Argentinas, donde se le perdonan a la empresa incumplimientos contractuales, deudas millonarias con los usuarios, y se formula un acta-acuerdo, que significa la posibilidad de renegociación del contrato, de una empresa que a criterio de diferentes organizaciones y de la propia UNIREN, estaba en condiciones de ser cancelado el contrato de concesión... entendemos que no hay que plantear la discusión del transporte ferroviario de cargas, como una contraposición de intereses con el sector automotor de cargas, sino que lo que debemos reclamar tanto los que están en el área ferroviaria como en la de automotores, es de una vez por

todas una política de transporte de cargas nacionales... será imprescindible que esa carta de entendimiento no se apruebe, sino que por el contrario se proceda a revisar integralmente el cumplimiento de las obligaciones, no solamente de Ferrosur, sino de todas las empresas de cargas... para ver qué políticas de transporte ferroviario o de cargas, nos damos en la República Argentina. Mientras esto no suceda, y la ciudadanía no sea convocada por el Poder Ejecutivo, a esta discusión, seguiremos siendo participantes en estas discusiones parciales, estériles, como la que tenemos hoy. Venimos a discutir una carta de entendimiento que deja todas las cuestiones fundamentales que el Estado tiene con respecto a Ferrosur, a resolución de una comisión que está integrada por el Poder Ejecutivo, por la autoridad de aplicación y la empresa. ¿Y los demás sectores, los usuarios? No somos parte de esta concesión, porque somos trabajadores. La sociedad debe participar en esta discusión. No es una cuestión de la autoridad de aplicación ni de la empresa, porque se ha repetido esta situación en el transporte de pasajeros, tenemos la situación de colapso que se ha dado, que motivó, que el Poder Ejecutivo les rescindiera un ramal a la empresa metropolitana. Pero lo que hay que hacer no es reducir en forma unilateral para que después sea recurrida ante la Justicia, sino que hay que dar hasta el final la renegociación y el debate con la sociedad que integramos todos, legisladores, intendentes, pueblo, ONG y trabajadores. De otra manera únicamente tendremos un proyecto nacional...”

Observaciones/propuestas: Opinión del Area Técnica de la UNIREN:

Los comentarios efectuados serán tomados en consideración por esta unidad en lo referente a los asuntos de la carta de entendimiento que pudiesen suscitarse hasta la rúbrica del acuerdo definitivo. Por otra parte, los comentarios referidos a infraestructura de vías, categorización de ramales; material tractivo y remolcado; áreas operativas adyacentes y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la autoridad de aplicación a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

16. 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, etc.).

17. 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).

18. 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 suscrito.

19. 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 7% de ese importe será reinvertido por el Estado en la misma red ferroviaria.

20. Al respecto, algunas opiniones vertidas en la audiencia refuerzan nuestra posición:

Señor Guillermo Montesanti, representante de Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios. Resumen de la presentación:

“Vengo en representación de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios... plantear el enfoque sectorial de una rama de actividad íntimamente vinculada con la que en este momento está bajo examen... Hace tiempo que desde la Federación se vienen efectuando propuestas conducentes a fomentar el multimodernismo y la integración y operación entre ambos modos de transporte, pero para ello se requiere una política ferroviaria seria y precisa que tienda a garantizar la sustentabilidad del desarrollo del sistema y nunca su abandono. Se requiere una política que tenga en cuenta la realidad superavitaria del negocio ferroviario de cargas, y de tal manera regule la actividad evitando las abusivas y obligando a las operadoras ferroviarias a devolver en inversión lo que se apropian por tarifas. Una política de transporte que conduzca a transparentar la tarifa y no a artificialmente por vía de subsidios directos y transferencia de recursos encubiertos, condenando a la agonía a decenas de miles de trabajadores del transporte automotor que siempre dicen presente cuando el tren por desinversión y desidia no funciona o funciona mal o deja de llegar a determinados lugares porque la demanda del servicio no le es demasiado apetecible. ...Si el sistema ferroviario de cargas no se transparenta por efecto de la sana competencia y de la autonomía empresarial, prescindiendo del bálsamo permanente del auxilio económico estatal, el sistema ferroviario muere. Es tan falso considerar que con aumentos permanentes de subsidios se ayuda al ferrocarril de cargas... estamos convoca-

dos, por más que nos pese, para defender un solo principio que es uniforme y no sectorial: el principio de justicia. Sin embargo nos encontramos ante un acta de entendimiento que es más peligrosa por lo que no dice, que lo que dice...

Señor Alberto Javier del Río. Resumen de la presentación:

“...no es voluntad, ni motiva esta entidad gremial, menospreciar los sistemas de transporte ferroviarios de carga, sino que ferviente impulsora de los sistemas de vinculación multimodal, de los distintos tipos de transportes, en el entendimiento de que la modernización y adaptación de nuestro sistema de transporte a las actuales circunstancias y necesidades de los obradores de carga, lograrán el crecimiento sostenido y sustentable del sector económico bajo el cual nos desenvolvemos como trabajadores y del que depende la subsistencia de ciento de miles de familias trabajadoras. No tenemos temor a la vinculación con el módulo ferroviario, que como dijimos es necesario para el crecimiento de nuestro sector, ni aún a la sana competencia con el mismo con transparencia y reglas claras... no encontramos en el caso de este proyecto de renegociación la necesaria transparencia y ecuanimidad que nos aseguren esa sana competencia. La competitividad en nuestro sector se ha mantenido en estos años con un esfuerzo máximo de los trabajadores del sector, que sin resignar salarios ni incumplimiento de obligaciones impositivas y previsionales que no se han exigido de igual modo en las empresas de transporte de carga ferroviaria, han demostrado su eficiencia aún frente a empresarios concesionarios del Estado que han incumplido absolutamente todos sus compromisos referentes al mantenimiento de las instalaciones y maquinarias ferroviarias, dadas en concesión, tanto como al pago de canon al que se habían comprometido, y aun al aporte comprometido en la ANSES... ...Como ejemplo de la desigualdad que debemos competir como sector, téngase en cuenta que el camión es comprado por su mismo operador, sin créditos ni ayudas estatales. Paga patentes e impuestos. Sus trabajadores gozan de un convenio colectivo de trabajo que podría decirse que es privilegiado. Pagan aportes previsionales y cargas sociales. Realizan el mantenimiento adecuado, garantizado por una revisión técnica obligatoria y anual. Paga la infraestructura, porque circula por los peajes de las rutas concesionadas, contribuye con la tasa del 18% sobre el gasoil que debe afrontar, y por último paga las multas por las sanciones que comete, sometido a un régimen repulsivo y acotado, por el precio jurídico de resolver el cliente... Hasta la fecha, el sector que estamos representando, se encuentra compitiendo con un grupo muy concentrado de concesionarios de la red ferroviaria de carga, que usufructuaron las locomotoras, los vagones, las vías, y las edificaciones que el Estado invirtió en adquirir y poner en

funcionamiento sobre terrenos que también son del Estado, que sostiene a una cantidad de trabajadores que se ha reducido desde el inicio de la concesión, que históricamente no ha pagado el canon comprometido con el Estado nacional, sino que, por lo contrario, se ha enriquecido con el cobro de los denominados peajes, cobrados en concepto de derecho de paso, por las vías férreas del Estado, y que el material rodante que no ha mantenido adecuadamente por incumplimiento de su compromiso de inversión, y que finalmente goza de un régimen legal repulsivo elimitado con el que terminan dilatando eternamente el pago de cualquiera de las infracciones que cometen a diario, ...en ninguna parte de esa carta de entendimiento, que se nos cita a discutir en esta asamblea pública, nos habla de la recomposición del equilibrio económico-financiero de la concesión, ni siquiera de la determinación de una ganancia razonable para el concesionario; sólo se limita arbitrariamente y sin sustento alguno al irrisorio compromiso de inversión, la disminución hasta el perdón total del canon que debía pagar por contrato, la reducción de la obligación de mantenimiento de miles de kilómetros de vía, la condonación de todos los incumplimientos cometidos entre los años 1993 y 2004, por cifras que ya se han dicho y sus consecuentes sanciones y multas... ...A este tipo de renegociación prebendaria, degradatoria del sistema de transporte de carga de los bienes adquiridos y concesionados por el Estado nacional y el genuino desarrollo de una red de transporte multimodal, nos oponemos tajantemente. Esta es la opinión de la asociación de trabajadores.”

Señor Pedro Alberto Bussetti, representante de particular interesado. Resumen de la presentación:

“...Voy a hablar en representación de mi asociación, que es Defensa de Usuarios y Consumidores. Deseo... (hace un breve relato respecto de lo que hicieron mención los anteriores oradores, de la entrega de las empresas públicas, de la ley 23.696. Dice que tanto el PEN como el Congreso de la Nación al momento del dictado de la ley 25.561 tenían la posibilidad de hacer un análisis y una revisión de todo ese proceso, a través de la renegociación integral de los contratos de los servicios públicos). ...No solamente la empresa Ferrosur ha cumplido sus obligaciones en inversiones, en mantenimiento y en el pago del canon y se ha endeudado en el extranjero, sino que también el conjunto de las empresas ferroviarias de carga ha cometido la misma situación... con algunas diferencias porcentuales, del resto de las empresas ferroviarias de carga... ...considerando que la Ley de Emergencia Económica, le daba al Poder Ejecutivo una oportunidad de rediscutir, de revisar el pasado en este tema, en el tema ferroviario de cargas... Analizar a fondo el desempeño de esas empresas y analizar sus incumplimientos, los cánones que no pagaron, las multas que recurrieron, y nunca pagaron... hacer una evaluación, y lue-

go, en función de su análisis, renovar, o no, el contrato de concesión... ..no compartimos la justificación que se da, en el documento de la UNIREN, sobre las razones que llevaron a que las empresas de carga... incumplieran sus obligaciones. Los concesionarios que ofertaron determinado canon, determinada cantidad de inversiones, ¿bajo la responsabilidad de quién? Bajo la responsabilidad de los concesionarios... ..dice la UNIREN: las razones de dicho apartamiento de las condiciones previstas... han sido documentadas por el mismo, en distintas oportunidades, desde el inicio de la concesión. ...se habla de que estas ofertas, ofrecidas en 1992, respondieron a ofertas oportunistas de los que luego serían concesionarios de carga, porque luego de haber ofertado estas condiciones, que tal vez no podían cumplir, serían renegociadas como efectivamente sucedió. Y la renegociación no es del año 2004, sino que en el año 1995 ya las empresas pedían renegociación de los contratos. Y todas ellas empezaron a incumplir con el pago del canon, con el pago a las inversiones, con el incumplimiento de las inversiones, y todas las multas impuestas por el organismo de control fueron recurridas en su totalidad, y casi ninguna fue pagada ...la pretensión que nosotros tenemos respecto la actitud que debe adoptar el Poder Ejecutivo es que debe proponer una política de transporte ferroviario, tanto de pasajeros como de carga integral para el país... ..Que no colisione, en el caso de cargas, con el transporte automotor de cargas, sino que se integre en una política... nacional de transporte de carga, y para ello esta carta de entendimiento, sin duda que no contribuye ...porque se modifica el contrato en forma sustancial... y ni siquiera el Estado nacional obliga... a Ferrosur, a cumplir con el pago lo que evidentemente debe ...las multas que le fueron aplicadas, las inversiones que no fueron ejecutadas y que de ninguna manera fue obligada por el Estado a cumplir, y el pago del canon... Esta es una tarea indelegable que el Estado nacional debe hacer, previamente a cualquier tipo de renegociación o carta de entendimiento. Y éste es el planteo que nosotros venimos a hacer... (dice que los intereses defendidos por los ciudadanos de Olavarría, las entidades de Olavarría, el departamento ejecutivo, el municipio, los sindicatos, y los dirigentes sindicales son legítimos, y está de acuerdo con ellos) ...si la carta de entendimiento y el perdón de las obligaciones que le corresponde asumir a Ferrosur se dividieran en un tribunal de defensa de la competencia, sin duda que, las empresas transportistas de carga saldrían con un fallo favorable, si es que aquí, en la República Argentina, se creara el tribunal de defensa de la competencia y tuviera la vocación política de actuar en este tipo de casos... ..Como organizaciones de consumidores defendemos el modo ferroviario, sin duda, tanto como el modo de transporte de cargas automotor, porque hoy forman par-

te de un sistema que es imposible desvertebrar, de una política de Estado; hay que integrar, para que todos tengan la posibilidad de servir al desarrollo económico, social, y de fuentes de trabajo en la República Argentina... si se ratifica la carta de entendimiento no se va a dar, sino que por el contrario, se va a seguir emparchando la situación del transporte de cargas, como se emparchó la situación de los peajes, resolviendo a favor de los concesionarios,... planteábamos la necesidad de eliminar los concesionarios anteriores del peaje que habían incumplido obligaciones, y como sucedió también en el caso de Aguas Argentinas, donde se le perdona a la empresa incumplimientos contractuales, deudas millonarias con los usuarios, y se formula un acta-acuerdo que significa la posibilidad de renegociación del contrato de una empresa que a criterio de diferentes organizaciones y de la propia UNIREN estaba en condiciones de ser cancelado el contrato de concesión... entendemos que no hay que plantear la discusión del transporte ferroviario de cargas como una contraposición de intereses con el sector automotor de cargas, sino que lo que debemos reclamar tanto los que están en el área ferroviaria como en la de automotores, es de una vez por todas una política de transporte de cargas nacionales... será imprescindible que esa carta de entendimiento no se apruebe, sino que por el contrario se proceda a revisar integralmente el cumplimiento de las obligaciones, no solamente de Ferrosur, sino de todas las empresas de cargas... para ver qué políticas de transporte ferroviario o de cargas nos damos en la República Argentina. Mientras esto no suceda, y la ciudadanía no sea convocada por el Poder Ejecutivo a esta discusión, seguiremos siendo participantes en estas discusiones parciales, estériles, como la que tenemos hoy. Venimos a discutir una carta de entendimiento que deja todas las cuestiones fundamentales que el Estado tiene con respecto a Ferrosur a resolución de una comisión que está integrada por el Poder Ejecutivo, por la autoridad de aplicación y por la empresa. ¿Y los demás sectores, los usuarios? No somos parte de esta concesión, porque somos trabajadores. La sociedad debe participar en esta discusión. No es una cuestión de la autoridad de aplicación ni de la empresa; porque se ha repetido esta situación en el transporte de pasajeros, tenemos la situación de colapso que se ha dado, que motivó que el Poder Ejecutivo le rescindiera un ramal a la empresa metropolitana. Pero lo que hay que hacer no es recurrir en forma unilateral para que después sea recurrida ante la Justicia, sino que hay que dar hasta el final la renegociación y el debate con la sociedad que integramos todos, legisladores, intendentes, pueblo, ONG y trabajadores. De otra manera nunca tendremos un proyecto nacional...

El doctor Miguel Angel Bici, en representación de la Defensoría del Pueblo de la Nación, expresó:

“...la audiencia pública es un instrumento vital que otorga transparencia y participación para que los consumidores y ciudadanos se enteren de cuáles son sus derechos y obligaciones, y que conozcan cuáles son las obligaciones de los distintos concesionarios que los servicios públicos tienen... ..hemos... solicitado permanentemente la realización de audiencias públicas... éste derecho de la audiencia pública... está plenamente contenido en la Constitución, en su artículo 420, donde reza que deben ser debidamente informados y asesorados los usuarios, consumidores y ciudadanos... ..hay tres temas vitales: el canon, las inversiones comprometidas pendientes y las sanciones y multas. ...el canon no es negociable, porque es una obligación contractual... forma parte de la renta nacional... ..el Estado debió exigir con anterioridad que se pagase... la autoridad de control, estaba en pleno conocimiento de que existían fondos líquidos que el concesionario destinaba al pago de intereses de préstamos entre empresas vinculantes... ..la empresa concesionaria solicitó compensaciones de peajes adeudados por la provincia de Buenos Aires contra la falta de pago del canon contractual contra el Estado nacional. ...El Estado... debe rechazar esta compensación de deuda por... cuanto las compensaciones no se van a efectuar con un mismo deudor... ..las multas y las sanciones son sinónimo de no cumplimiento... el Estado debe exigir el pago de las multas y sanciones ...siempre inician procesos sancionatorios que luego son impugnados. bajo el mero hecho de la sistemática impugnación del proceso sancionatorio,... ..no se dan respuestas ni solución alguna a los usuarios ni se compensa económicamente el daño ocasionado al patrimonio dado en concesión. ...tales incumplimientos se ven reflejados principalmente en lo atinente a obras y vías y los consecuentes descarrilamientos. Los incumplimientos: 80 % en obras y vías; 65 % en equipamiento en vías; puentes 93 %, alcantarillas 96 % ...tenemos 357 descarrilamientos en el período... 1996 a 2002 ...el 58 % de los descarrilamientos se produjeron por defectos, por falta de mantenimiento en las vías. ...analiza la situación económica, financiera, patrimonial... ..en todo el período 2000-2003... los activos corrientes prácticamente en todo el período de la concesión no fueron suficientes para respaldar los pasivos corrientes... bajo nivel de solvencia. El 85 % del activo está financiado con deudas, el 86 % a corto plazo ...el 66 % de los activos fijos son financiados con deudas a corto plazo y el 37 % de la deuda quedó en *default*... ..la estructura financiera ya del año 2000 con el 84 % del activo financiado con deudas... el 80 %... a corto plazo ...le ocasionó una pesada carga de intereses... que se tradujo ...en un ingreso casi nulo. ...desde el 2002 al 2004... Ferrosur realizó pagos de intereses netos a Loma Negra por 3.900.000 pesos... ..la empresa no realizó pagos a las entidades finan-

cieras por encontrarse en *default*, pero sí lo hizo a su controlante ...no pagó las multas, no pagó los recargos, no pagó el canon y no hizo las tareas de planes de mantenimiento a los bienes del Estado ... ..este bajo nivel de solvencia... lo podríamos adjudicar a todas las empresas concesionarias de transporte de carga, ya que en todos los contratos había una exigencia mínima: que el patrimonio neto debería resultar el 25 % del pasivo. Esto nunca se cumplió... ..en el año 2000, con la ganancia operativa Ferrosur necesitaba 8 años para pagar su deuda financiera. En el año 2001, 28 años, y en 2003, 77 años ¿dónde estaba el estado? ¿Dónde estaba el ente controlador, y el ente concedente? ...hasta 2003... hubo una disminución de la rentabilidad ...una menor eficiencia en la utilización de los recursos, una disminución del margen de explotación... se incrementaron los costos de explotación por el porcentaje de las ventas... caída de la ganancia operativa que generan sus activos, y eso es una menor capacidad de la empresa para lograr que sus activos generen ganancias operativas, y una caída de la rentabilidad sobre el patrimonio neto y la rentabilidad sobre los activos. ...hasta el año 2003 hemos hecho una comparación y tomado una (empresa) equivalente, porque tiene un margen de explotación similar (17 % Ferrosur Roca, comparado con una que tiene 15 %) ...la comparada necesitaba un año para pagar su pasivo cuando Ferrosur Roca necesitaba 77 años... ..hubo una ineficiente tarea del gerenciamiento... que llevó ...a una situación de iliquidez, insolvencia, pérdida del valor de la empresa y los incumplimientos de... multas, sanciones y canon.... en el año 2003 se produjeron dos hechos que aliviaron la situación económica y financiera de la empresa... ..una reestructuración de la deuda que le permitió descomprimir su situación de insolvencia al salir del *default* y extender los plazos de endeudamiento... la recuperación económica del país implicó un constante aumento en la demanda de carga, y esto se tradujo en una mayor liquidez, mejores márgenes de explotación una mayor ganancia operativa y un incremento en la generación de fondos. ...el plan de inversiones 2004-2005..., esto es lo que en forma inmediata debe enfrentar la empresa, un plan de inversión por valor de 50 millones de pesos, y el Estado se compromete a pagar 40 millones ...si analizamos en forma conjunta, tenemos tres elementos... la situación hasta el año 2003... deficiente, con una incapacidad de gerenciamiento, incumplimiento permanente, *default*, la situación actual, la reestructuración con los nuevos niveles de demanda por la nueva actividad económica, y la incidencia que tendría en los estados contables el plan de inversiones comprometidas en la carta de entendimiento. ...la ineficiente tarea del management llevó a la empresa a una situación de iliquidez, insolvencia, *default*, pérdida de valor de la empresa... la empresa es más ineficiente que em-

presas comparables... ..los aportes que ha realizado Loma Negra en los últimos años fueron a través de préstamos de corto plazo o aportes irrevocables, que según las nuevas resoluciones técnicas deben ser también considerados como pasivos. ...por estos préstamos Ferrosur Roca realizó pagos en concepto de intereses, a pesar de que se encontraba en *default*, y no cumplía con los acreedores financieros, ni del Estado, ni con los planes establecidos en los contratos de concesión. ...el cumplimiento del plan de inversiones es viable ...en la medida en que se mejore en forma sustentable la estructura económico-financiera de la empresa, que los accionistas asuman los riesgos empresariales y que se comprometieron en el momento de la concesión. Es decir, que los accionistas actúen como accionistas ...para que pueda continuar el contrato de concesión solicita: el efectivo pago del canon, con más los intereses con mora; si es por compensación, que el método se haga en un todo de acuerdo con la ley; el efectivo pago de las multas y sanciones; se exija a la empresa la capitalización de los actuales préstamos realizados a sus accionistas; se exija que los nuevos aportes sean efectuados a través del incremento del patrimonio neto, y se exija el cumplimiento del *ratio* y liquidez y capitalización acorde a una buena salud financiera...

21. Por último, debemos transcribir lo expresado por los miembros integrantes de la comisión bicameral del Partido Justicialista en la audiencia pública:

El senador nacional Jorge Capitanich, representante del Bloque de Legisladores del Partido Justicialista que integra la Comisión de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional Ley 25.561, artículo 20, quien se encontraba acompañado por la diputada Graciela Camaño, la senadora María Laura Leguizamón y el diputado Domingo Vitale. Resumen de la presentación:

El ingeniero Jorge Capitanich expresó: "...la comisión bicameral tiene las facultades delegadas de la ley 25.561,... en virtud de la emergencia cambiaria, económica, financiera y administrativa del país, que estableció en su articulado la modalidad de renegociación de los contratos, y luego las leyes 25.790 y 25.820, que proroga la emergencia, y la anterior es la que establece estrictamente el proceso de renegociación de contratos, con un plazo de vencimiento al 31 de diciembre de 2004, y en sus artículos 3º y 40 establece las modalidades básicas del funcionamiento, respecto de la renegociación de los contratos... ..hemos establecido la metodología con las autoridades del Ministerio de Planificación Federal y el Ministerio de Economía y Producción, respecto de la estrategia y modalidad de renegociación de los contratos... ..planteado que la intervención de la comisión bicameral del Congreso, que tiene sesenta días con posterioridad a la remisión de los contratos renegociados, sigamos un proce-

dimiento... ..antes de enviar esta renegociación... al Congreso, se fijen instancias previas auditables y de audiencia pública, en las cuales estamos comprometidos a participar con el objeto de formular una serie de observaciones... ..remarcar que en este contrato... ..vamos a hacer observaciones ...desde el punto de vista político, del incumplimiento y de las bases de renegociación... ..queremos afirmar un concepto esencial... ..el Estado suele no participar en la ejecución directa de los contratos... no puede prescindir... de un control y de un ejercicio adecuado del marco regulatorio que garantice transparencia para el funcionamiento de ambas partes... ..en los contratos de privatizaciones y de concesiones en nuestro país, en la década pasada... ..el Estado hacía como que controlaba, y las empresas hacían como que invertían o cumplían, ...finalmente quien pierde es el pueblo argentino, la comunidad, los empresarios que quieren invertir, crecer y tener futuro en el país, y obviamente los trabajadores... ..como miembro de la comisión... que no se diga dentro de diez años que ésta fue la década infame de las renegociaciones... ..que ésta comisión bicameral no ha tenido la autoridad política, moral, intelectual de plantear las observaciones rigurosas y con respeto deben hacerse debemos plantear ...los incumplimientos... este contrato tiene cumplimientos en materia de inversiones equivalentes al 20 % solamente de inversiones programadas... ..del 100 %, solamente cumplió el 20 %... ..tenemos identificadas multas aplicadas por la CNRT, equivalentes a 2.887.000, 13... por déficit de inversiones, 16 por déficit de mantenimiento y 7 por falta de reglamento operativo y otras causas... Se encuentran en trámite tres... ..esto denota un incumplimiento muy claro... vinculada a las multas... hay una deuda verificada por canon actualizada... ..11.850.000 pesos es la deuda por incumplimiento de canon... ..una parte es de capital... 3.650.000 pesos y 8.200.000 es por incumplimiento de esos intereses derivados... del incumplimiento. ...este contrato presenta incumplimientos... en materia de inversiones,... de canon y ...de multas respecto al canon... está vinculado a un sistema de suma fija que debía pagar en términos progresivos hasta la finalización del contrato. ...el equivalente a 104.167 dólares por mes... por la ley 25.561 está pesificado... hasta llegar a 3.000.000 de dólares por año al finalizar el contrato de concesión en el año 30. ...ha habido compromiso de ejecutar inversiones, que no se cumplió, un propósito de pagar un canon que tampoco se cumplió, y...multas, tampoco se cumplió... nos debemos preguntar si efectivamente hay un déficit muy fuerte por parte del Estado, con el objeto de garantizar la ejecución de la misma... no es bueno repetir experiencias, ...una renegociación a diferencia de una rescisión... implica negociar... ..si planteamos una renegociación con los mismos parámetros... nada determina que obtendremos resultados mejores ...las bases de renegociación... debe pormenorizadamente tener el

inventario... patrimonial ...que antes estaban en el pliego... y que ...antes de la firma del contrato de renegociación, es... necesario tener ...como también determinados tipos de intangibles,... incorporados con valor contractual, con la tasa de amortización correspondiente, con el objeto de que el valor residual surgido como valor de origen, menos las amortizaciones proyectadas en el tiempo, sean equivalentes al programa de inversiones, necesario para garantizar el mantenimiento... del servicio en condiciones de solvencia... el nuevo contrato se prevén 157 millones de pesos de inversiones... ...el incumplimiento en inversiones, llega a una cifra cercana a los 68 millones de pesos, ...vamos a admitir que las inversiones incumplidas no se cumplan, o es necesario considerar que los 157 millones de pesos tienen que tener ...incorporadas aquellas inversiones... esto no es un dato menor ...una ecuación económico-financiera tomada sobre la base del numerador y el denominador es lo que nos da la rentabilidad final del proceso. Esto qué quiere decir: que las tarifas tuvieron ajustes de un 20 % en el año 2002, pero ...el flujo de generación de ingresos es el equivalente al precio unitario de la tarifa por la cantidad demandada,... no podemos admitir que se haga un contrato de renegociación sin un escenario macroeconómico sustentable a nivel nacional-regional, ...deben existir las inversiones necesarias para conservar la fuente de generación de ingresos... lo que ocurre con todos los contratos de concesión, es que si la demanda cae, automáticamente no se paga el canon... no se hacen las inversiones y tampoco hay ninguna posibilidad de reformular las bases de ejecución de las inversiones. ...quien pierde siempre es el usuario, y el Estado en términos patrimoniales. ...consideramos de vital importancia la identificación adecuada del inventario actualizado con la ponderación de las amortizaciones con su valor residual, ...de lo contrario se corre el riesgo de que al finalizar la concesión, el valor patrimonial del bien recibido por el Estado sea inferior al valor patrimonial de bienes delegados por el Estado, una pérdida de carácter social que debe ser absorbida por todos los ciudadanos. Es importante establecer un sistema de incentivos que combine la inversión en materia de cobertura geográfica con una tarifa competitiva a largo plazo, con un modelo de modernización tecnológica de material rodante y ...de los vagones y de las cargas identificar con precisión este estudio y este modelo macroeconómico a nivel nacional, provincial, y regional con respecto a la carga transportada. Nos parecen insuficientes las bases de renegociación en este sentido, es absolutamente imprescindible tener claro y con precisión en el inventario respecto a: verificación analítica, por tramo de vía por velocidad de tráfico, por capacidad de transporte, por diversificación de carga,... corremos el riesgo de tener un sistema de transporte vinculado a intereses de determinado tipo de

empresas, o un ejercicio directo e indirecto desde el punto de vista del monopolio en transporte de carga... puede ocurrir que el sistema de transporte ferroviario fije una tarifa menor para este tipo de empresas... ...genera... caída de rentabilidad que se negocia contra multas o faltas de inversiones y aumento de la tasa de rentabilidad de la otra empresa ... o ...puede darse un efecto inverso de incremento de tarifas para generar mecanismos excedentes de transferencias indirectas... las reglas tienen que estar muy claras en el nuevo contrato... indispensable establecer parámetros de competencia con la incorporación de servicios de terceros con sistemas de peajes... muy bueno que existan otras empresas que puedan prestar el servicio como servicios de terceros, ...muy adecuada la regulación del peaje... muy importante definir expresamente el monto del canon, independientemente del porcentaje de facturación... si uno plantea un canon respecto de un porcentaje de facturación,... su menor porcentaje de facturación puede generar una menor capacidad de incentivo en términos de inversión, productividad y competitividad. ...es importante identificar en el contrato la ecuación económica en el largo plazo... con mucha precisión un análisis del numerador y denominador... nos parece importante establecer los mecanismos de reactivación y control,... nos cuesta creer los informes de los organismos técnicos. No le creemos a la SIGEN, a la Auditoría General de la Nación, ...a las CNRT,... a organismos de control que en muchos casos están copados por las mismas empresas o por otros intereses,... ...no creemos en nada, creemos necesaria la intervención permanente y sistemática de la comisión bicameral, respecto del seguimiento de los contratos... no estamos de acuerdo con la fijación de un contrato provisorio 2004-05... es vuelta a un proceso de renegociación de carácter sistemático... ...es una oportunidad extraordinaria para fijar con mucha precisión eso: el inventario, las inversiones, el cronograma de las inversiones con mucha claridad y donde exista la asunción de los riesgos correspondientes por parte de los concesionarios. ...la ... rescisión del contrato por culpa del concesionario... puede funcionar, pero para dentro de 2 o 3 años,... nos parece muy bueno fijar un modelo de contabilidad regulatorio, ...es necesario explicitar esa contabilidad en los anexos del contrato. No creemos en la necesidad de conformar un fondo fiduciario. No estamos de acuerdo con esa modalidad. Creemos que el contrato debe estar claro respecto de las inversiones, ...el monto nominal del canon, ...todo el contrato... debe quedar claro sin necesidad de recurrir a herramientas que ...no tienen un reaseguro de largo plazo. Nos parece muy bien incorporar un sistema de gestión de calidad. ...absolutamente imprescindible definir los reclamos mutuos, antes de la renegociación. No creemos necesario tener 180 días para nada, porque de lo contrario es volver a

un proceso de renegociación continuo... si hay un reclamo mutuo de ambas partes, tiene que ser explicitado con antelación, y no hay nada que flexibilizar... quien ha incumplido con la multa debe pagarla,... con el canon también, y ...con la inversión debe hacerse cargo, solamente se tienen que discutir los plazos y las inversiones. ...muy importante no confundir las situaciones respecto al uso de las vías de peaje con las distintas competencias en el orden provincial y nacional... no se pueden usar excusas respecto a incumplimientos futuros de multas y canon. ...imprescindible, para... los argentinos, y fundamentalmente para ...los que estamos involucrados en este proceso de renegociación, que se haga con mucha eficacia, transparencia y eficiencia, para que los mecanismos de regulación ...sean de una transparencia... que puedan ser permanentemente publicados y... no estén sometidos a negociaciones de oscuros intereses entre partes. ...tiene que ser un ejemplo hacia el futuro, donde el Estado tenga capacidad para regular claramente las inversiones y para hacer efectivamente ejecutables los contratos, y entonces los inversores privados asuman el riesgo y la responsabilidad social que les competen. Esta empresa tenía aproximadamente 900 trabajadores... hoy un poco más de 600 ...ha habido una disminución... queremos ...transmitir el sentir y la responsabilidad social de las inversiones ...muchas de estas concesiones se dejan porque el Estado "bobo" se hace cargo y asume las responsabilidades, de inversores que nunca tuvieron. Cuando uno analiza el pliego de bases y condiciones, el contrato fue razonablemente apropiado, pero... nunca se cumplió... porque la capacidad regulatoria del Estado, fue nula e insignificante, ...no cumplida a satisfacción de las partes ...estas observaciones... también las vamos a hacer por escrito ante la UNIREN con relación a la alternativa de las cláusulas, ...creemos que nuestro rol como legisladores... es defender el interés de los ciudadanos argentinos, el bien común, y garantizar que todos los contratos se hagan con el objeto de fomentar las inversiones, propiciar el crecimiento, garantizar tarifas competitivas y aumentar la capacidad de generación de empleos de nuestra economía."

Opinión del área técnica de la UNIREN. Respuesta a exposición del senador Capitanich.

"Se efectuarán precisiones y ampliaciones sobre diversos aspectos de la renegociación en sí y de la carta de entendimiento rubricada tratada por el senador Capitanich; a saber: injerencia del concedente en la operación en la red ferroviaria A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la autoridad de aplicación elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y ma-

teriales elaborados en el país. A su vez y 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.

Inversiones. Plan de inversiones. Las inversiones anuales en la red se realizarán con los aportes que debe realizar el concesionario y en virtud de las políticas de Estado en materia ferroviaria, con fondos a aportar por el concedente de acuerdo a los programas prioritarios que se establezcan para el sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga o para los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o para las redes primarias. Se establece un primer plan quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2004-2008. El segundo plan quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios que finalizan en el período 2009-2013 se presentará a la autoridad de aplicación antes del 31 de mayo del año 2008. Antes del 31 de mayo de cada año el concesionario deberá presentar 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 siguiente ejercicio económico. El concesionario informará anualmente a la autoridad de aplicación (al 31 de enero de cada año), con carácter de declaración jurada, la realización del plan de inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior. El incumplimiento de esta obligación facultará al concedente a la rescisión del contrato por culpa del concesionario. Conforme a lo observado, este equipo técnico comparte el criterio del senador y considera conveniente resolver antes de la firma del acta de acuerdo, los reclamos mutuos. Tomando en cuenta esta consideración se está trabajando en la UNIREN con el concesionario y la CNRT dependiente de la Secretaría de Transporte, a los fines de definir exactamente los reclamos mutuos y establecer la consecuente forma de pago del saldo resultante".

22. Conclusión, nuestro bloque aprueba la renegociación con reservas, teniendo presentes la mejora observada en el proceso de renegociación, las modificaciones efectuadas a la carta de entendimiento luego de la audiencia pública, pero advirtiendo los aspectos objetables que podrán ser mejorados aun antes de producirse la ratificación definitiva por el Poder Ejecutivo nacional.

*Gerardo R. Morales.*

## ANTECEDENTES

1

Buenos Aires, 7 de julio de 2006.

Señor presidente:

Tenemos el agrado de dirigimos 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima (Ferrosur Roca 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. fs. 1314/1363 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 S01:0168089/2004 (fs.1161/1227), 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 fs. 1315/1338 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 54 con fecha 6 de marzo de 2006, acompañado a fs. 1681/1727, 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 1.343/2006 - SGN del 10 de mayo de 2006 obrante a fs. 1797.

La presente remisión, responde 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 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.

*Horacio Schiaffino. – Estela A. Palomeque.*

## ACTA ACUERDO

*Adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas correspondiente a la empresa Ferrosur Roca Sociedad Anónima*

En la Ciudad de Buenos Aires a los 29 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 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima, representada por el señor José Edison Barros Franco en su carácter de presidente de la mencionada sociedad, a efectos de suscribir el presente instrumento, “ad referendum” de la aprobación definitiva de lo aquí conve- nido 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima, la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red de la línea General Roca con excepción del corredor Altamirano-Miramar y de los tramos urbanos, que se instrumenta a través del presente conforme a las siguientes consideraciones y términos.

#### PARTE PRIMERA

##### *Antecedentes y consideraciones sobre el entendimiento*

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

Por decreto 666/89, de fecha 10 de septiembre de 1989, se llamó a licitación pública internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red de la línea General Roca con excepción del corredor Altamirano-Miramar y de los tramos urbanos.

Resultó adjudicatario de la explotación de ese corredor el consorcio Ferrosur Sociedad Anónima conforme lo dispuesto mediante decreto 2681 de fecha 29 de diciembre 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 2°), ello durante el plazo de treinta (30) años con una prórroga posible de diez (10) años adicionales.

En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines de 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.

A través de 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, a través de los decretos 293/02, 370/02 y 1.090, 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 públicos, 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.

A través de 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 ha avanzado en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, así como en la agenda de discusión en tratamiento, 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 7° 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, In-

versión Pública y Servicios, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contrato correspondiente a la concesión de Ferrosur Roca S.A.

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 encuentra necesario y conveniente adecuar ciertos contenidos 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 Ferrosur Roca Sociedad Anónima - Ferrosur S.A. definieron los puntos de consenso sobre la adecuación contractual suscribiendo con fecha 7 días del mes de julio de 2004 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 y conforme a los requisitos establecidos fue sometida a un proceso de audiencia pública convocada a través de la resolución conjunta MEyP 501/2004 y MPFIPyS 394/2004, publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina 30.452 y 30.453 con fechas 29/7/2004 y 30/7/2004, respectivamente.

La audiencia pública se realizó el 1º de septiembre de 2004 en la ciudad de Olavarria, provincia de Buenos Aires, a efectos de tratar la carta de entendimiento puesta en consulta ante la opinión pública.

A resultados 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 Ferrosur Roca S.A. a efectos 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 con-

diciones de adecuación del contrato de concepción del servicio público de transporte ferroviario de carga que fuera aprobado por decreto 2.681 de fecha 29 de diciembre 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 referéndum" de la decisión que corresponde al Poder Ejecutivo nacional, en su carácter de concedente del servicio concesionado objeto del presente acuerdo.

## PARTE SEGUNDA

### Glosario

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

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

**Acuerdo o acuerdo de renegociación contractual:** es el presente instrumento que suscriben los representantes del concedente y el concesionario que contiene los términos y condiciones de la adecuación del contrato de concesión de Ferrosur Roca S.A., que resultara 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:** 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 Ferrosur Roca S.A., conteniendo 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 Roca con excepción del corredor Altamirano-Miramar y de los tramos urbanos y que fuera sometido a un proceso de audiencia pública.

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

**Concesionario:** es la empresa Ferrosur Roca Sociedad Anónima-Ferrosur Roca 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 2.681 de fecha 29 de diciembre de 1992 aprobatorio del contrato de concesión; de la explotación integral de una red que se desarrolla en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén (ex Línea Roca).

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

PEN: es el Poder Ejecutivo nacional.

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

Plan de inversiones: es la serie temporal de inversiones expresadas en términos monetarios previstas 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.

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 2.681 de fecha 29 de diciembre de 1992.

El presente tiene como antecedente directo la carta de entendimiento suscrita previamente por las partes, que fuera 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 este entendimiento, mantendrán su vigencia.

##### Cláusula segunda

###### *Operación en la red ferroviaria coconcesionada*

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 reglamentacio-

nes 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 (RP PI)*

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 1 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 2 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 3 se adjunta el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros.

Finalmente, en el anexo 4 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 acuerdo de negociación contractual, la información referida al estado de los bienes inmuebles de la concesión.

La información contenida en los anexos 2, 3 y 4 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 readecua 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 y, en virtud del acuerdo de negociación contractual, 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 afectada por daños de fenómenos hídricos u otros desastres naturales.

El monto de las inversiones a efectuar en cada ejercicio por el concesionario se como el equivalente al nueve y medio por ciento (9,5 %) del monto de su facturación 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 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 siete y medio millones de pesos (\$ 7.500.000).

En el anexo 5 se presenta el Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios eco-

nómicos que finalizan en el período 2004/2008 el que se considerará aprobado con la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual. Para la elaboración del citado plan se consideraron obras de inversión aquellas que cumplieran con las pautas establecidas por el anexo 5 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 antes del 31 de mayo del año 2008, 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.

##### 5.1.1. *Avance del Plan Anual de Inversiones*

Antes del 31 de mayo de cada año el concesionario deberá presentar 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.

La autoridad de aplicación se expedirá en el término de noventa (90) días sobre dicho informe.

##### 5.2. *Inversiones en infraestructura del concesionario y del concedente*

5.2.1 *Obras a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005 por parte del concesionario.*

El listado correspondiente a las obras a ser 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 6 al presente acuerdo.

##### 5.2.2. *Ejecución de Obras*

Se establece que durante los años 2004 y 2005 se ejecutarán obras para la recuperación de infraestructura por daños de fenómenos hídricos o propias 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. *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 el anexo 7 al presente.

La necesidad de adquirir material tractivo debe surgir de un estudio técnico-económico-operativo-comercial.

#### 5.4. Información anual sobre el cumplimiento del nivel de inversión

5.4.1 El concesionario informará, a la autoridad de aplicación (al 31 de enero de cada año), 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 nueve y medio por ciento anual (9,5 %) 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 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 antes del 31 de mayo de cada año, ante la autoridad de aplicación el Plan Anual de Mantenimiento para la Red definida en la cláusula tercera de este Acuerdo - Primaria (RP PI 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, comunicacio-

nes, obras de arte, material rodante, edificios y otros, donde conste tipo de mantenimiento o conservación, secuencia y monto de gasto previsto para tales conceptos.

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

El concesionario presentará, el Plan Anual de Mantenimiento, 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, a la autoridad de aplicación.

6.1. *Obras de mantenimiento a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005. Los planes de mantenimiento a ser ejecutadas durante los ejercicios que finalizan en los años 2004 y 2005, se incorporan como anexo 8 al presente acta 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 9 al presente acuerdo.

#### 6.2. Nivel de cumplimiento

El concesionario informará anualmente a la autoridad de aplicación (al 31/01 de cada año) con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Mantenimiento del ejercicio económico finalizado en el año anterior, correspondiendo a dicha autoridad expedirse dentro del plazo de quince (15) 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 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 Acuerdo de Negociación Contractual, 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 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 el 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 tercero operador de carga para transportar productos con origen en la red Concesionada, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del concesionario.

Para la autorización del tercero 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 tercero operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la autoridad de aplicación.

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

(i) 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.

(ii) 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.

(iii) Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionario 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.

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

La autoridad de aplicación en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del Acuerdo de Negociación Contractual, 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 el punto decimoprimer punto segundo (11.2.) 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

servicio 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 en el punto décimo primero, punto tercero (11.3).

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el organismo 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 Mesopotamic Sociedad Anónima, Belgrano Cargas Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima) cuando utilicen las red ferroviaria concesionario a Ferrosur Roca Sociedad Anónima. Los valores del peaje serán acordados y percibidos como ingreso del concesionario, Ferrosur Roca Sociedad Anónima.

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

peaje serán definidos por la autoridad de aplicación 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 la 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 acuerdo de negociación contractual, el concesionario deberá presentar al Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE), la información detallada por el anexo 10 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 11 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 aquellos 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 de algún predio incluido en dicha normativa actual, que podría alcanzar un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios (citado en el punto décimo del presente) o previsible 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 vulneren 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 la explotaciones colaterales que no estuvieron contempladas en el pliego y contrato de la concesión que realice el concesionario, deberán

depositarse en el Fondo 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 acta 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 paralelas, 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 precios ferroviarios. En dichos convenios debe establecerse, en forma 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 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 2005, a años calendarios para lograr la sincro-

nía y facilitar el control y 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 9001/2000, 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 acuerdo de negociación contractual 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 reconocida.

El costo de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad como las Auditorías de certificación y de mantenimiento estará 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 relacionadas 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 asuntos litigiosos*

A los fines de resolver los asuntos en conflicto 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 de inversión que se aplicarán a inversión conforme al detalle que se presenta a continuación:

17.1. De la aplicación del procedimiento establecido en el anexo 12 de la carta de entendimiento surge un saldo al 10/6/2004 a favor del concedente de trece millones y diez mil pesos (\$ 13.010.000) que se acompaña como anexo 12 de la presente. Dicho saldo a favor del concedente será aplicado a inversiones de infraestructura de vías de acuerdo a lo establecido en el punto quinto del acta acuerdo mencionado.

17.2. Dichas inversiones deberán realizarse a partir del año 2005 y en diecisiete años. El monto anual de inversiones será del uno y veinte centésimos por

ciento (1,20 %) 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. No pudiendo ser esta inversión anual inferior a setecientos sesenta y seis mil pesos (\$ 766.000).

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 expresados son en millones de pesos y están basados en información recibida de la CNRT y del concesionario.

17.4. Si de conformidad de la aplicación del procedimiento establecido en el Anexo XII de la Carta de Entendimiento surge un saldo posterior al 10/6/2004 y anterior a la fecha de entrada en vigencia de este acuerdo, a favor del concedente, el mismo será aplicado a inversiones de infraestructura de vías de acuerdo a lo establecido en el punto quinto del acta acuerdo mencionada. 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 de concesión, no se entenderá como compensación, novación o cancelación de las allí estipuladas y que fueron objeto de sanciones por parte de la autoridad de aplicación, sino que serán consideradas a los efectos de su imputación respecto de futuras inversiones.

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

– Reclamo al Estado nacional por peajes de trenes de pasajeros de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFPF) en vías de la concesión.

– Reclamo por Estacionamiento de Vagones en vías de la Concesión de Ferrosur Roca S.A.

– Reclamo por clausura de Playa Sola. Este desistimiento se formaliza sin desmedro de continuar el expediente administrativo iniciado por ante la autoridad de aplicación, a fin de lograr el levantamiento de la clausura de dicha playa.

– Reclamo por usurpación de terrenos ferroviarios por parte de villas de emergencia.

#### Cláusula decimoctava

##### *Renuncia de acciones del concesionario y accionistas*

Como condición previa para la entrada en vigencia del acta acuerdo de renegociación integral, 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, 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 de el 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 Integral, hasta que ello se subsane.

18.3. Si el concesionario hubiera efectuado la referida renuncia y encontrara por parte de determinados accionistas, 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 de el 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 de demanda de parte de el concesionario o de sus accionistas fundado en la situación de emergencia establecida por la ley 25.561 sobre el contrato, 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 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 de el 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, aún cuando el concedente rescindiera el contrato y sin que ello diera derecho a el con-

cesionario 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 de la fecha de promulgación del decreto que aprueba el Acuerdo de Negociación 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 negociación 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 vigesimoprimera

##### *Modalidad de pago*

Con respecto a la modalidad de pago de los servicios interempresas establecida en el apartado 32.11.2 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 punitivo 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 de su efectivo pago. La autoridad de aplicación, los terceros concesionarios y concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 32.10.”

Esta prescripción tendrá vigencia para temas futuros no incluidos en la presente acta acuerdo.

#### Cláusula vigesimosegunda

##### *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 las resoluciones conjuntas 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 decimonovena 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 a satisfacción del 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.

Cumplidos a satisfacción tales requisitos, se hallarán reunidas las condiciones para promover el dictado del decreto del PEN que ratifique el presente, luego de lo cual comenzarán a tener vigencia las estipulaciones contenidas en este acuerdo.

Habiendo entrado en vigencia este acuerdo, de producirse incumplimientos sobre los términos del presente acuerdo, tanto el concedente como el concesionario estarán habilitados para ejercer sus derechos y acciones para exigir el debido cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente acuerdo y en el contrato de concesión.

#### Cláusula vigesimotercera

##### *Seguimiento e implementación de procesos*

23.1. Corresponderá a la UNIREN efectuar el seguimiento de los actos y procedimientos establecidos en el presente acuerdo, e intervenir en aquellos requerimientos que puedan ser formulados por el concedente o el concesionario en relación a los cometidos de la unidad.

23.2. Ratificado por el Poder Ejecutivo nacional este acuerdo, la Secretaría de Transporte de la Nación, actuando dentro de sus respectivos ámbitos de competencia deberán proceder dentro del plazo de treinta (30) días, al dictado de los actos y al desarrollo de los procedimientos que resulten necesarios para la instrumentación, ejecución y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el acuerdo.

En prueba de conformidad se firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

2

Buenos Aires, 30 de agosto de 2006.

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

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

### Proyecto de resolución

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVEN:

1. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Ferrosur Roca Sociedad Anónima –Ferrosur S.A.–, para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fuera otorgado mediante decreto 2.681/1992.

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 números 25.561, 25.790, 25.820, 25.972 y 26.077 y decreto 311/03. Se tienen por aprobadas 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 aprobada 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

decimonovena 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 no constituyen la base para la fijación del canon y alquiler e inversiones ni tampoco se encuentra sujeta 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”, así como también de la relación entre la deuda y capital propio del concesionario.

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 reclamos con motivo de la ley de emergencia, 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 General de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación.

Saludo a usted muy atentamente.

JOSÉ J. B. PAMPURO.

*Juan Estrada.*