



REPUBLICA ARGENTINA

DIARIO DE SESIONES

CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

28ª REUNION – CONTINUACION
DE LA 19ª SESION ORDINARIA
AGOSTO 30 DE 2006

PERIODO 124º

Presidencia de los señores diputados
Alberto E. Balestrini
y **Patricia Vaca Narvaja**

Secretarios:

doctor **Enrique R. Hidalgo**,
licenciado **Alberto M. Suárez**
y don **Jorge A. Ocampos**

Prosecretarios:

doña **Marta A. Luchetta**,
doctora **Silvia B. Márquez**
e ingeniero **Eduardo Santín**



DIPUTADOS PRESENTES:

ABDALA, Josefina
 ACUÑA KUNZ, Juan Erwin Bolívar
 AGUAD, Oscar Raúl
 AGÜERO, Elda Susana
 ALARCÓN, María del Carmen
 ÁLVAREZ, Juan José
 ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, María Cristina
 ARGÜELLO, Jorge Martín Arturo
 ARNOLD, Eduardo Ariel
 ARIAGA, Julio Esteban
 ARTOLA, Isabel Amanda
 AUGSBURGER, Silvia
 AZCOITI, Pedro José
 BAIGORRI, Guillermo Francisco
 BALADRÓN, Manuel Justo
 BALESTRINI, Alberto Edgardo
 BECCANI, Alberto Juan
 BERRAUTE, Ana
 BERTONE, Rosana Andrea
 BIANCHI SILVESTRE, Marcela A.
 BIANCO, Lía Fabiola
 BINNER, Hermes Juan
 BISUTTI, Delia Beatriz
 BONACORSI, Juan Carlos
 BONASSO, Miguel
 BORSANI, Luis Gustavo
 BÖSCH DE SARTORI, Irene Miriam
 BULLRICH, Esteban José
 BURZACO, Eugenio
 CAMAÑO, Dante Alberto
 CAMAÑO, Eduardo Oscar
 CAMAÑO, Graciela
 CAMBARERI, Fortunato Rafael
 CANELA, Susana Mercedes
 CANEVAROLO, Dante Omar
 CANTEROS, Gustavo Jesús Adolfo
 CANTOS, José María
 CARMONA, María Araceli
 CARRIÓ, Elisa María Avelina
 CASSESE, Marina
 CECCO, Carlos Jaime
 CÉSAR, Noemí
 CHIACCHIO, Nora Alicia
 CHIRONI, Fernando Gustavo
 CIGOGNA, Luis Francisco Jorge
 CITTADINI DE MONTES, Stella Maris
 COIRINI, Adriana Elsa
 CONTI, Diana Beatriz
 CÓRDOBA, José Manuel
 CORNEJO, Alfredo Víctor
 COSCIA, Jorge Edmundo
 CUEVAS, Hugo Oscar
 DALLA FONTANA, Ariel Raúl Armando
 DAUD, Jorge Carlos
 DE BERNARDI, Eduardo
 DE BRASI, Marta S.
 DE LA BARRERA, Guillermo
 DE LA ROSA, María Graciela
 DE MARCHI, Omar Bruno
 DE NARVÁEZ, Francisco
 DELICH, Francisco José
 DEPETRI, Edgardo Fernando
 DI LANDRO, Oscar Jorge
 DI POLLINA, Eduardo Alfredo
 DI TULLIO, Juliana
 DÍAZ BANCALARI, José María
 DÍAZ, Susana E.
 DOVENA, Miguel Dante
 FABRIS, Luciano Rafael
 FADEL, Patricia Susana
 FERRÁ DE BARTOL, Margarita
 FERRI, Gustavo Enrique
 FERRIGNO, Santiago

FERRO, Francisco José
 FIGUEROA, José Oscar
 FIOLE, Paulina Esther
 GALLO, Daniel Oscar
 GALVALISI, Luis Alberto
 GARCÍA, María Teresa
 GARCÍA DE MORENO, Eva
 GARCÍA MÉNDEZ, Emilio Arturo
 GARÍN DE TULA, Lucía
 GARRIDO ARCEO, Jorge Antonio
 GENEM, Amanda Susana
 GINZBURG, Nora Raquel
 GIOJA, Juan Carlos
 GIUBERGIA, Miguel Ángel
 GODOY, Juan Carlos Lucio
 GODOY, Ruperto Eduardo
 GONZÁLEZ, María América
 GORBACZ, Leonardo Ariel
 GUTIÉRREZ, Francisco Virgilio
 GUTIÉRREZ, Graciela Beatriz
 HERNÁNDEZ, Cinthya Gabriela
 HERRERA, Griselda Noemí
 IGLESIAS, Roberto Raúl
 ILARREGUI, Luis Alfredo
 INGRAM, Roddy E.
 IRRAZABAL, Juan Manuel
 ITURRIETA, Miguel Ángel
 JANO, Ricardo Javier
 JEREZ, Esteban Eduardo
 JEREZ, Eusebia Antonia
 KRONEBERGER, Daniel Ricardo
 KUNKEL, Carlos Miguel
 LAMBERTO, Oscar Santiago
 LANDAU, Jorge Alberto
 LAURITTO, José Eduardo
 LEMOS, Silvia Beatriz
 LEYBA de MARTÍ, Beatriz Mercedes
 LIX KLETT, Roberto Ignacio
 LÓPEZ, Amelia de los Milagros
 LOVAGLIO SARAVIA, Antonio
 MACALUSE, Eduardo Gabriel
 MACCHI, Carlos Guillermo
 MAFFEI, Marta Olinda
 MANSUR, Néida Mabel
 MARCÓ DEL PONT, Mercedes
 MARCONATO, Gustavo Ángel
 MARCONETTO, Aldo Juan
 MARINO, Adriana del Carmen
 MARINO, Juliana Isabel
 MARTÍNEZ, Julio César
 MARTÍNEZ GARBINO, Emilio Raúl
 MARTINI, Hugo
 MEDIZA, Heriberto Eloy
 MÉNDEZ de FERREYRA, Araceli Estela
 MERINO, Raúl Guillermo
 MOISÉS, María Carolina
 MONAYAR, Ana María Carmen
 MONGELÓ, José Ricardo
 MONTENEGRO, Olinda
 MORENO, Carlos Julio
 MORINI, Pedro Juan
 MÜLLER, Mabel Hilda
 NEGRI, Mario Raúl
 NEMIROVSCI, Osvaldo Mario
 NIEVA, Alejandro Mario
 OLMOS, Graciela Hortencia
 OSORIO, Marta Lucía
 OSUNA, Blanca I.
 OVIEDO, Alejandra Beatriz
 PANZONI, Patricia Ester
 PASTORIZA, Eduardo Antonio
 PÉREZ, Mirta
 PERIÉ, Hugo Rubén
 PESO, Stella Maris
 PINEDO, Federico
 POGGI, Claudio Javier

PORTO, Héctor Norberto
 QUIROZ, Elsa Siria
 RAIMUNDI, Carlos Alberto
 RECALDE, Héctor Pedro
 RICHTER, Ana Elisa Rita
 RICO, María del Carmen Cecilia
 RÍOS, María Fabiana
 RODRÍGUEZ, Marcela Virginia
 RODRÍGUEZ, Oscar Ernesto Ronaldo
 ROMÁN, Carmen
 ROMERO, Rosario Margarita
 ROQUEL, Rodolfo
 ROSSI, Agustín Oscar
 ROSSO, Graciela Zulema
 RUCKAUF, Carlos Federico
 SALIM, Juan Arturo
 SALIM, Osvaldo Rubén
 SANTANDER, Mario Armando
 SARGHINI, Jorge Emilio
 SARTORI, Diego Horacio
 SESMA, Laura J.
 SLUGA, Juan Carlos
 SNOPEK, Carlos Daniel
 SOLANAS, Raúl Patricio
 SOSA, Carlos Alberto
 SOTO, Gladys Beatriz
 SPATOLA, Paola Rosana
 STELLA, Aníbal Jesús
 STORERO, Hugo Guillermo
 SYLVESTRE BEGNIS, Juan Héctor
 TATE, Alicia Ester
 THOMAS, Enrique Luis
 TOMAZ, Adriana Elisa
 TONELLI, Pablo Gabriel
 TORINO, Héctor Omar
 TORRONTÉGUL, María Angélica
 UÑAC, José Rubén
 URTUBEY, Juan Manuel
 VACA NARVAJA, Patricia
 VANOSI, Jorge R.
 VELARDE, Marta Sylvia
 VILLAVERDE, Jorge Antonio
 WEST, Mariano Federico
 WILDER, Ricardo Alberto
 ZANCADA, Pablo Ventura

AUSENTES, CON LICENCIA:

BARAGIOLA, Vilma Rosana
 BAYONZO, Lilitana Amelia
 BRILLO, José Ricardo
 BRUE, Daniel Agustín
 CANTERO GUTIÉRREZ, Alberto
 CAVADINI, Eduardo Víctor
 COLLANTES, Genaro Aurelio
 CÓRDOBA, Stella Maris
 DAHER, Zulema Beatriz
 DAZA, Héctor Rubén
 FERNÁNDEZ, Alfredo César
 GARCÍA, Susana Rosa
 GIUDICI, Silvana Myriam
 KAKUBUR, Emilio
 LEMME, María Alicia
 MASSEI, Oscar Ermelindo
 MENEM, Adrián
 OLIVA, Cristian Rodolfo
 OŜCOS, María Ilse
 PÉREZ, Alberto César
 ROZAS, Ángel

AUSENTES, CON AVISO:

ACCASTELLO Eduardo Luis
 ALCHOURON, Guillermo Eduardo
 ALONSO, Gumersindo Federico

ATANASOF, Alfredo Néstor
BARRIONUEVO, José Luis
BEJARANO, Mario Fernando
BERTOL, Paula María
BIELSA, Rafael Antonio
CASERIO, Carlos Alberto
COLOMBI, Horacio Ricardo
COMELLI, Alicia Marcela
COSTA, Roberto Raúl
DELLEPIANE, Carlos Francisco
DOGA, María Nélica
FRANCO, Hugo Alberto
GALANTINI, Eduardo Leonel
GIACOMINO, Daniel Oscar

GONZÁLEZ, Jorge Pedro
HEREDIA, Arturo Miguel
HERRERA, Alberto
LORENZO BOROCOTÓ, Eduardo
LOZANO, Claudio
LUSQUINOS, Luis Bernardo
MACRI, Mauricio
MONTI, Lucrecia
PÉREZ, Adrián
RITONDO, Cristian Adrián
ROJKÉS DE ALPEROVICH, Beatriz L.
SALIM, Fernando O.
STORANI, Federico Teobaldo Manuel
TINNIRELLO, Carlos Alberto

TOLEDO, Hugo David
TULIO, Rosa Ester
VARGAS AIGNASSE, Gerónimo
VARISCO, Sergio Fausto
ZIMMERMANN, Víctor
ZOTTOS, Andrés

AUSENTES, POR MOTIVOS
OFICIALES:

CARLOTTO, Remo Gerardo
DÍAZ ROIG, Juan Carlos
GIORGETTI, Jorge Raúl
MORANDINI, Norma Elena

—La referencia acerca del distrito, bloque y período del mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (38ª reunión, período 123ª) de fecha 6 de diciembre de 2005.

SUMARIO

1. **Cuestión de privilegio** planteada por el señor diputado Pinedo con motivo de expresiones vertidas por el señor jefe de Gabinete de Ministros en la sesión informativa del 30 de agosto de 2006. La cuestión de privilegio pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales. (Página 4.)
2. **Aclaración** formulada por el señor diputado Sarghini con motivo de expresiones vertidas por el señor jefe de Gabinete de Ministros en la sesión informativa del 30 de agosto de 2006. (Pág. 6.)
3. **Consideración** de la **renuncia** a su banca presentada por la señora diputada por el distrito electoral de Buenos Aires, doña María Graciela Ocaña. Se acepta. (Pág. 6.)
4. **Consideración** de la **autorización** presentada por el señor diputado por el distrito electoral de Jujuy, don Eduardo Víctor Cavadini, para ocupar el cargo de ministro de Gobierno, Justicia y Educación de la provincia de Jujuy y de la correspondiente licencia sin goce de dieta. Se acuerdan. (Pág. 6.)
5. **Consideración** del dictamen de las comisiones de Justicia y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley de la señora diputada Carmona por el que se solicita la creación de un juzgado federal de primera instancia con asiento en la ciudad capital de la provincia de Corrientes (2.681-D.-2006). Se sanciona con modificaciones. (Pág. 7.)
6. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Rossi de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y **mociones** de que se trate **sobre tablas** el proyecto de resolución de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional, relativo al acuerdo entre el Poder Ejecutivo y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima para la renegociación del contrato de concesión (4.799-D.-2006), y de que se dé ingreso y se trate **sobre tablas** el proyecto de ley en revisión por el que se autoriza la entrada de tropas extranjeras al territorio nacional y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para participar del Programa de Ejercitaciones Combinadas (117-S.-2006) y **moción de orden** de que se difiera para ser considerado como último punto del plan de labor el proyecto de ley sobre modificación de la alícuota del impuesto al valor agregado que grava la harina de trigo (4.403-D.-2006). (Pág. 9.)
7. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Giubergia de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y **moción** de que se trate **sobre tablas** el proyecto de declaración del que es coautor por el que se expresa el rechazo de la Honorable Cámara a la actitud asumida por el gobierno de la provincia de Tucumán de quitar al Colegio de Abogados de dicha provincia la facultad de otorgar la matrícula para el ejercicio de la profesión (4.890-D.-2006). (Pág. 9.)
8. **Moción de orden** formulada por el señor diputado Recalde de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y **moción** de que se trate **sobre tablas** el proyecto de declaración del que es coautor por el que se expresa el rechazo de la Honorable Cámara a los despidos de obreros de la empresa The Value Brands Company de Argentina —ex Jabón Federal— y se solicita la inmediata reincorporación de los despedidos (4.912-D.-2006). (Pág. 9.)

9. **Moción de orden** formulada por la señora diputada Leyba de Martí de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y moción de que se trate **sobre tablas** el proyecto de resolución de su autoría por el que se declaran de interés nacional las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina (4.892-D.-2006). (Página 10.)
 10. **Moción** de la Presidencia de que en una sola votación se aprueben las **mociones de orden** de apartamiento del reglamento y de tratamiento **sobre tablas** a las que se refieren los números 6, 7, 8 y 9 de este sumario. Se rechaza. (Página 10.)
 11. **Moción de orden** formulada por la señora diputada Fadel de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y **moción** de que se trate **sobre tablas** el proyecto de declaración del señor diputado Thomas por el que se declara de interés de la Honorable Cámara la Semana del Vino a celebrarse en todo el país del 9 al 16 de septiembre del corriente año (4.458-D.-2006). (Pág. 10.)
 12. **Manifestaciones** de señores diputados respecto de los asuntos a los que se refieren los números 6, 7, 8, 9 y 11 de este sumario. (Pág. 10.)
 13. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere en primer término el número 6 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 13.)
 14. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere en segundo término el número 6 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 14.)
 15. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere en tercer término el número 6 de este sumario. Se aprueba. (Página 14.)
 16. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere el número 7 de este sumario. Se aprueba como moción de preferencia, con despacho de comisión, para la próxima sesión. (Pág. 14.)
 17. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere el número 8 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 14.)
 18. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere el número 9 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 15.)
 19. **Pronunciamento** de la Honorable Cámara sobre el asunto al que se refiere el número 11 de este sumario. Se aprueba. (Pág. 15.)
 20. **Consideración** del proyecto de declaración del señor diputado Recalde y otros por el que se expresa el rechazo a los despidos de obreros de la empresa The Value Brands Company de Argentina, ex Jabón Federal (4.912-D.-2006). Se sanciona. (Pág. 16.)
 21. **Consideración** del proyecto de resolución de la señora diputada Leyba de Martí por el que se declaran de interés nacional las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina (4.892-D.-2006). Se sanciona. (Pág. 17.)
 22. **Consideración** del proyecto de declaración del señor diputado Thomas por el que se declara de interés la Semana del Vino, que se realizará del 9 al 16 de septiembre en todo el país (4.458-D.-2006). Se sanciona. (Pág. 18.)
 23. **Consideración** de los dictámenes de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional por el que se aprueba la propuesta de acuerdo entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (4.799-D.-2006). Se sanciona el dictamen de mayoría. (Pág. 19.)
 24. **Consideración** del proyecto de ley en revisión por el que se autoriza el ingreso al país de tropas extranjeras y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para participar del Programa de Ejecuciones Combinadas (117-S.-2006). Se sanciona definitivamente (ley 26.142). (Pág. 65.)
 25. **Apéndice:**
 - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 88.)
 - B. **Inserciones** solicitadas por las señoras diputadas:
 1. **Tate.** (Pág. 91.)
 2. **González (M. A.).** (Pág. 93.)
-
- En Buenos Aires, a los nueve días del mes de agosto de 2006, a la hora 17 y 33:
- 1**
- CUESTION DE PRIVILEGIO**
- Sr. Presidente (Balestrini).** – Continúa la sesión.

Para una cuestión de privilegio tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señor presidente: en la sesión informativa mantenida con el jefe de Gabinete había planteado una cuestión de privilegio. Me parece que ello no quedó registrado, porque no se me concedió el uso de la palabra.

Seguramente habrá sido un error, porque el reglamento señala que las cuestiones de privilegio desplazan cualquier tema en tratamiento. Entonces, me parece que correspondía interrumpir el trámite para que pudiese plantear la cuestión de privilegio, pero como no se lo hizo, lo vengo a hacer ahora.

¿Qué son los privilegios de la Cámara? Nosotros somos representantes del pueblo. No se trata sólo de que tengamos el derecho de actuar en representación de la gente, sino que también tenemos la obligación de hacerlo.

Por eso el derecho parlamentario ha otorgado desde siempre privilegios a los cuerpos legislativos, a fin de que nadie pueda impedir que los representantes del pueblo puedan representarlo, porque en el sistema político no hay nada que esté por encima de la facultad de representar a la gente.

Por eso no se puede poner preso a un diputado, salvo que sea encontrado in fraganti delicto. Tampoco se puede enjuiciar a un diputado por sus opiniones ni poner en duda la honorabilidad del cuerpo o de sus miembros. Si ello ocurriera, los diputados no podríamos seguir representando a la gente, cuando tenemos el deber y el derecho de hacerlo. Tampoco importa si el privilegio que se viola es de un diputado de la oposición o del oficialismo.

Hay privilegios que las normas otorgan a todo el cuerpo en su conjunto y otros a cada uno de los diputados. Si permitimos que estos privilegios se violen, entonces cada uno de los legisladores no podría cumplir con su deber de representar al pueblo de la Nación que lo votó.

El señor que acaba de informar en la parte de abajo del recinto tiene una responsabilidad política frente al Congreso de la Nación, y podría ser pasible de mociones de censura por parte de cualquier Cámara o ser echado de su puesto por el Congreso.

Entonces, este señor no puede venir aquí a decir que un diputado del PRO miente. Dijo: “Dejen de mentir”, refiriéndose a mí en lo per-

sonal. Este señor, más allá de la soberbia que detenta –que se la podría guardar en su casa–, no puede tener este tipo de actitudes, pues agravian al cuerpo y a nuestros representados.

Pretende que nos achiquemos frente a sus bravuconadas y que no podamos ejercer el mandato como lo debemos hacer. A ese señor no lo votó el pueblo, pero a nosotros sí.

Además, resulta sobreabundante decir que el diputado del PRO al que se hacía referencia y el PRO en su conjunto no mentíamos cuando nos oponíamos a los superpoderes.

Este señor soberbio y deslenguado lo que ha dicho es que, como nuestros legisladores de la Ciudad de Buenos Aires dieron al señor Telerman la facultad de disponer del presupuesto, nosotros no teníamos que mentir diciendo que nos oponíamos a concederle los superpoderes.

En realidad, quien estaba faltando a la verdad era el señor que se acaba de retirar. No me hago responsable de lo que hacen nuestros legisladores porque representan al pueblo de la Ciudad en el marco de sus atribuciones. Yo represento al pueblo de la Nación en el marco de las mías, de modo que puedo decir lo que pienso sobre los superpoderes en el orden nacional sin que me lo impida ningún diputado provincial, legislador, concejal o persona alguna.

Nuestros legisladores votaron la concesión de facultades especiales al señor Telerman en lo que hace a la administración presupuestaria, porque él se acababa de hacer cargo del gobierno con un presupuesto propuesto por otro señor, que había sido destituido. En consecuencia, pedía ciertas facultades para poder desarrollar su propio programa de gobierno. Entonces, nuestros legisladores le dieron esas facultades por un tiempo y por un monto limitados.

Por supuesto que el señor que se acaba de retirar conoce perfectamente esta situación, pero prefirió ocultarla para decir que nosotros le queríamos negar a él lo que en realidad le dábamos al otro. Esto es faltar a la verdad, porque los superpoderes que se votaron a favor del señor que se acaba de retirar se otorgaron sin límite de tiempo ni monto, y ésta no es una pequeña diferencia.

Señor presidente: creo que el señor jefe de Gabinete, aparte de faltar a la verdad, ha violado los privilegios de un diputado de esta casa.

Por lo tanto, dejo planteada esta cuestión de privilegio, y solicito que pase a la Comisión de Asuntos Constitucionales, donde descarto que se la considerará y se le dará dictamen favorable, elevando la queja que corresponda al jefe de Gabinete.

2

ACLARACION

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Sarghini. – Señor presidente: simplemente he pedido la palabra para hacer una aclaración al jefe de Gabinete porque, cuando me mencionó, cometió un error. Nada más que eso. Supongo que cuando dijo que había sido secretario de Hacienda de la pesificación lo hizo para enaltecerme, porque si tanto valor le da a este tipo de cambio competitivo, ello sólo pudo ser consecuencia de una devaluación y de una posterior pesificación. Como no quería arrogarme ese mérito –ya que lo tiene un hombre que se sienta en la bancada del oficialismo, a quien le tengo un enorme respeto–, quería aclarar al jefe de Gabinete que se había confundido.

3

RENUNCIA

Sr. Presidente (Balestrini). – La Presidencia informa que obra en Secretaría la renuncia a su banca presentada por la señora diputada de la Nación doña María Graciela Ocaña.

Buenos Aires, 28 de agosto de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto E. Balestrini.

S/D.

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted con el objeto de presentar mi renuncia a la banca de diputada de la Nación por la que he sido electa por el pueblo de mi provincia para el mandato 2003-2007 en virtud de encontrarme desempeñando el cargo de directora ejecutiva del Instituto Nacional de Servicios Sociales para Jubilados y Pensionados, según lo dispuesto por el decreto 3/2004. Como es de su conocimiento, al haberse prolongado los motivos que dieron origen al decreto 2/2004 y al no estar concluido a la fecha el proceso de normalización de la institución, he decidido continuar en la Dirección de la misma hasta su finalización, en razón del compromiso público que he tomado.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo atentamente.

María G. Ocaña.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración.

Se va a votar si se acepta la renuncia presentada.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda aceptada la renuncia.

4

AUTORIZACION Y LICENCIA

Sr. Presidente (Balestrini). – La Presidencia informa que obran en Secretaría la solicitud de autorización de esta Honorable Cámara presentada por el señor diputado don Eduardo Víctor Cavadini para ocupar el cargo de ministro de Gobierno, Justicia y Educación de la provincia de Jujuy y su correspondiente licencia sin goce de dieta, desde el 25 de agosto de 2006 hasta el 28 de febrero de 2007.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 23 de agosto de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Alberto E. Balestrini.

S/D.

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted y por su intermedio a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, para solicitarle la correspondiente autorización de licencia sin goce de dieta para el periodo comprendido entre el 25 de agosto de 2005 y el 28 de febrero de 2007.

Motiva esta solicitud el hecho de que el 25 del corriente mes, asumiré el cargo de ministro de Gobierno, Justicia y Educación de la provincia de Jujuy; designación que me permitirá trabajar en contacto diario con la gente de mi provincia, acompañando la gestión del gobernador y cumpliendo siempre, aunque desde otro lugar con el mandato de representación que me ha delegado el pueblo.

Sin más, aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi mayor consideración y aprecio.

Eduardo V. Cavadini.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: quiero dejar constancia de la oposición de nuestro bloque a este tipo de licencias.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Vanossi. – Señor presidente: vamos a plantear una vez más el pedido de que la Comisión de Peticiones, Poderes y Reglamento se expida nuevamente acerca de la aplicación del artículo pertinente para que en estos casos no quede sin representación una porción del pueblo argentino y se incorpore el diputado suplente mientras dure la licencia del titular.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar el pedido de licencia.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda acordada la licencia solicitada.

Continúa la consideración del plan de labor aprobado oportunamente por esta Honorable Cámara.

5

CREACION DE UN JUZGADO FEDERAL DE PRIMERA INSTANCIA EN LA CIUDAD CAPITAL DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES (Orden del Día N° 798)

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Justicia y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley de la señora diputada Carmona, por el que se solicita la creación de un Juzgado Federal de Primera Instancia con asiento en la ciudad capital de la provincia de Corrientes; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará oportunamente el miembro informante, aconsejan su sanción.

Sala de las comisiones, 9 de agosto de 2006.

Luis F. Cigogna. – Carlos D. Snopek. – Miguel A. Giubergia. – Nora N. César. – Jorge A. Landau. – Rodolfo Roquel. – Cinthya G. Hernández. – Claudio J. Poggi. – Guillermo F. Baigorri. – Alberto J. Beccani. – Rosana A. Bertone. – Irene Bösch de Sartori. – Dante O. Canevarolo. – Alberto Cantero Gutiérrez. – María A. Carmona. – Marina Cassese. – Genaro A. Collantes. – Jorge C. Daud. – María G. de la Rosa. – Patricia S. Fadel. – Juan C. Gioja. – Juan M. Irrazábal. –

Esteban E. Jerez. – José E. Lauritto. – Silvia Lemos. – Ana M. del C. Monayar. – Cristian R. Oliva. – Blanca I. Osuna. – Marcela V. Rodríguez. – Graciela Z. Rosso. – Jorge E. Sarghini. – Diego H. Sartori. – Laura J. Sesma. – Gladys B. Soto. – Juan M. Urtubey. – Jorge R. Vanossi. – Gerónimo Vargas Aignasse. – Mariano F. West.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Créase un Juzgado Federal de Primera Instancia con asiento en la ciudad de Corrientes, provincia de Corrientes, con competencia en materia civil, comercial, laboral, tributaria, de la seguridad social, contencioso administrativo, criminal y correccional.

Art. 2° – El juzgado que se crea por el artículo anterior tendrá jurisdicción sobre los mismos departamentos en los que tiene competencia el juzgado federal ya existente en la ciudad de Corrientes.

Art. 3° – La Cámara Federal de Apelaciones de Corrientes, con asiento en la ciudad de Corrientes, ejercerá la superintendencia, y será el tribunal de alzada del juzgado que se crea por la presente ley, excepto en materia de seguridad social y electoral. El Tribunal Oral en lo Criminal Federal de Corrientes es tribunal de juicio en materia penal.

Art. 4° – El juzgado que se crea por el artículo 1° funcionará con 7 (siete) secretarías: una con competencia correccional y en leyes especiales; dos con competencia civil, comercial y laboral; dos con competencia penal; una con competencia penal tributaria; y una con competencia en ejecución fiscal.

Art. 5° – La Cámara Federal de Apelaciones de Corrientes resolverá cómo se procederá a la distribución de las causas y asignará un determinado número de causas pendientes al nuevo juzgado federal en base a criterios de necesidad, proporcionalidad y eficacia.

Art. 6° – Créanse los cargos de magistrado, funcionarios y empleados a que se refiere el anexo adjunto y que forma parte de la presente ley.

Art. 7° – La presente ley se implementará una vez que se cuente con el crédito presupuestario necesario para la atención del gasto que su objeto demande, y se imputará al presupuesto para el ejercicio que corresponda del Poder Judicial de la Nación.

Art. 8° – El magistrado, los funcionarios y empleados que se designen en los cargos creados sólo tomarán posesión de los mismos cuando se dé la condición financiera referida en el artículo precedente.

Art. 9° – La Corte Suprema de Justicia de la Nación, en ejercicio de las funciones que le compe-

ten, proveerá lo necesario para la instalación y funcionamiento del tribunal creado.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

María A. Carmona.

ANEXO

Magistrados y funcionarios:

Juez federal de primera instancia: 1 (uno)

Secretario de juzgado: 7 (siete)

Personal administrativo y técnico:

Prosecretario administrativo: 7 (siete)

Oficial mayor (relator): 14 (catorce)

Auxiliar superior: 7 (siete)

Auxiliar superior de 3ª: 7 (siete)

Auxiliar superior de 6ª: 7 (siete)

Auxiliar principal de 5ª: 7 (siete)

Personal de servicio:

Auxiliar principal de 7ª: 3 (tres)

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Justicia y de Presupuesto y Hacienda han considerado el proyecto de ley de la señora diputada Carmona, por el que se solicita la creación de un Juzgado Federal de Primera Instancia con asiento en la ciudad capital de la provincia de Corrientes; y luego de su exhaustivo análisis, aconsejan su sanción.

Luis F. Cigogna.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Cigogna. – Señor presidente: si bien respecto de este proyecto se emitió un dictamen por unanimidad en ambas comisiones, hubo una diferencia de criterio acerca de si corresponde a la Corte Suprema o al Consejo de la Magistratura proveer lo necesario para la instalación y funcionamiento del tribunal creado.

De modo tal que si nosotros suprimimos el artículo 9º, que en el texto en consideración se refiere a la Corte Suprema, lo hará el organismo judicial que corresponda, ya sea la Corte o el Consejo de la Magistratura. De esta manera, estaríamos todos contestes en aprobar el texto de acuerdo con lo conversado con los distintos colegas. En consecuencia, la propuesta consiste en eliminar el artículo 9º del proyecto.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar nominalmente en general.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 141 señores diputados presentes, 138 han votado por la afirmativa, registrándose, además, 2 abstenciones.

Sr. Secretario (Hidalgo). – Han votado 138 señores diputados por la afirmativa y ninguno por la negativa.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala, Acuña Kunz, Argüello, Artola, Augsburg, Baigorri, Baladrón, Berrate, Bertol, Bianchi Silvestre, Bianco, Bisutti, Bosch, Camaño (D. A.), Camaño (E. O.), Camaño (G.), Canela, Canevarolo, Canteros, Cantos, Carmona, Cecco, César, Chironi, Cigogna, Cittadini, Coirini, Conti, Córdoba (J. M.), Coscia, Cuevas, Dalla Fontana, De Bernardi, De Brasi, De la Barrera, De la Rosa, De Marchi, De Narváez, Di Landro, Di Pollina, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz, Dovená, Fadel, Ferri, Figueroa, Gallo, Galvalisi, García de Moreno, García Méndez, García (M. T.), Garín de Tula, Garrido Arceo, Genem, Ginzburg, Giorgetti, Giubergia, Godoy (J. C. L.), Godoy (R. E.), González (M. A.), Gorbacz, Gutiérrez (G. B.), Hernández, Herrera (G. N.), Iglesias, Ilarregui, Ingram, Iturrieta, Jeréz (E. E.), Jeréz (E. A.), Landau, Lemos, Leyba de Martí, Lix Klett, Macaluse, Macchi, Maffei, Mansur, Marcó del Pont, Marconato, Marconetto, Marino (A.), Marino (J. F.), Martínez, Mediza, Méndez de Ferreyra, Moisés, Montenegro, Moreno, Morini, Müller, Nemirovski, Nieva, Olmos, Osuna, Oviedo, Pastoriza, Pérez (M. S.), Perié, Peso, Pinedo, Poggi, Porto, Quiroz, Raimundi, Recalde, Ríos, Román, Romero, Roquel, Rossi, Rosso, Ruckauf, Salim (J. A.), Salum, Sarghini, Sesma, Sluga, Snopek, Solanas, Sosa, Soto, Spatola, Stella, Storero, Sylvestre Begnis, Tate, Thomas, Tomaz, Tonelli, Torrontegui, Vaca Narvaja, Vanossi, Velarde, Villaverde, West, Wilder.

–Se abstienen de votar los señores diputados: Arnold y Cambareri.

Sr. Godoy (R. E.). – Si me permite, señor presidente, solicito que quede constancia de mi voto afirmativo.

Sr. Nieva. – También he votado por la afirmativa, señor presidente.

Sr. Daud. – Mi voto ha sido afirmativo, señor presidente.

Sr. Presidente (Balestrini). – Por Secretaría se tomará nota.

La Presidencia propone que, si hubiere asentimiento, la votación en particular se efectúe en un solo acto, con la modificación propuesta por el señor presidente de la comisión relativa a la supresión del artículo 9°.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–El artículo 10, ahora 9°, es de forma.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Honorable Senado.

6

MOCION DE ORDEN Y MOCIONES DE SOBRE TABLAS

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi. – Señor presidente: solicito que la Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento a fin de considerar sobre tablas el proyecto de resolución de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo nacional, contenido en el expediente 4.799-D.-2006, relativo al acuerdo entre el Poder Ejecutivo y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino (NCA) Sociedad Anónima, para la renegociación del contrato de concesión, y dar ingreso y tratar también sobre tablas el proyecto de ley en revisión –contenido en el expediente 117-S.-2006– por el que se autoriza la entrada de tropas extranjeras al territorio nacional y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para participar del Programa de Ejercitaciones Combinadas desde el 1° de septiembre de 2006 hasta el 31 de agosto de 2006.

Por otra parte, solicito que se difiera para ser considerado como último punto del plan de labor el proyecto de ley contenido en el expediente 4.403-D.-2006 sobre impuesto al valor agregado, modificación de la alícuota que grava la harina de trigo.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. .)

7

MOCION DE ORDEN Y MOCION DE SOBRE TABLAS

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señor presidente: solicito el apartamiento del reglamento para tratar sobre tablas el proyecto de declaración del que soy coautor, contenido en el expediente 4.890-D.-2006, relacionado con la situación planteada en la provincia de Tucumán. Teniendo en cuenta que ayer fue el día del abogado, debemos señalar que con mucha preocupación vemos la actitud asumida por el gobierno de la provincia de Tucumán, en virtud de la cual se decidió quitar la facultad al Colegio de Abogados de dicha provincia de otorgar la matrícula para el ejercicio de la profesión.

La Alzada le dio la razón al Colegio de Abogados de Tucumán y nosotros queremos expresar nuestro más profundo repudio. Por eso, creemos que la Cámara debe expresarse en ese sentido.

8

MOCION DE ORDEN Y MOCION DE SOBRE TABLAS

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Recalde. – Señor presidente: solicito el apartamiento del reglamento y el tratamiento sobre tablas de un proyecto de declaración del que soy coautor, contenido en el expediente 4.912-D.-2006, relacionado con los despidos originados en la empresa conocida como ex Jabón Federal.

Debo señalar que sobre esos despidos la autoridad de aplicación de la provincia de Buenos Aires, el Ministerio de Trabajo, ordenó la reincorporación de todos los trabajadores. Esa resolución fue desobedecida por la empresa.

No debemos olvidar que todo acto administrativo tiene presunción de legalidad y principio de ejecución. Aclaro que este proyecto de declaración fue firmado por diputados de casi todos los bloques, entre ellos Concertación Entrerriana, el ARI, el socialismo, la Unión Cívica Radical, Emancipación y Justicia y el Frente para la Victoria.

9

MOCION DE ORDEN Y MOCION
DE SOBRE TABLAS

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

Sra. Leyba de Martí. – Señor presidente: deseo solicitar el apartamiento del reglamento y el tratamiento sobre tablas del proyecto de resolución de mi autoría, contenido en el expediente 4.892-D.-2006, por el que se declaran de interés nacional las XX Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, que se realizarán los días 28, 29 y 30 de septiembre de 2006.

10

MOCION

Sr. Presidente (Balestrini). – La Presidencia propone, si hay asentimiento del Cuerpo, que en una sola votación se apruebe el apartamiento del reglamento y el tratamiento sobre tablas de las solicitudes formuladas por los señores diputados.

–No hay asentimiento.

11

MOCION DE ORDEN Y MOCION
DE SOBRE TABLAS

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra la señora diputada por Mendoza.

Sra. Fadel. – Señor presidente: es para pedir el apartamiento del reglamento y el tratamiento sobre tablas de un proyecto de declaración del señor diputado Thomas. Aclaro que no pensábamos realizar este pedido, pero teniendo en cuenta que distintos señores diputados están efectuando peticiones, nosotros también lo hacemos.

Se trata de un proyecto de declaración, contenido en el expediente 4.458-D.-2006, por el que se declara de interés de esta Cámara la Semana del Vino, que se celebrará en todo el país del 9 al 16 de septiembre del corriente año.

12

MANIFESTACIONES

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño (E. O.). – Señor presidente: quisiera tratar de entender qué está sucediendo, porque si existe la posibilidad de realizar mociones de apartamiento del reglamento para incorporar temas, tengo una importante lista que si la Cámara me lo permitiera podría pasar a leer sin problema alguno. Pero me queda una preocupación, porque se va a someter a votación el tratamiento sobre tablas de un proyecto de ley sobre renovación de un contrato de concesión. Nuevamente nos vemos obligados a habilitar su tratamiento, pues de lo contrario en el día de mañana tendrá sanción ficta. Esto significa que, o tratamos el tema sin conocerlo o dejamos que en forma ficta el proyecto quede sancionado y el Poder Ejecutivo nacional apruebe un nuevo contrato sin consideración alguna por parte del Poder Legislativo.

Señalo esto para que tengamos en claro que no hay salida: estamos encerrados en un callejón al que nos conducen en forma permanente. Si no me equivoco, aproximadamente 20 o 25 días atrás la señora diputada Tate realizó un planteo similar y yo respondí del mismo modo.

Asimismo, sostengo que todos los señores diputados debemos conocer los asuntos que se pretende tratar sobre tablas. Esta misma posición la mantuve en la sesión anterior, lo que motivó que incluso diputados de la oposición al gobierno me trataran bastante mal por ello.

Lo cierto es que debemos debatir un tema que no se ha discutido y votarlo. Nosotros lo haremos por la negativa dado que no tenemos alternativa: desconocemos el contrato y cómo se renegoció. Si no lo tratáramos, mañana el oficialismo diría que la sanción ficta ocurrió porque la oposición no quiso considerarlo, lo que no es verdad. No pueden seguir apretándonos en el último día.

Por estas razones me gustaría que no se repitiera este tipo de situación, pues si ello ocurriera no sería lo más conveniente.

Quiero recordar que en una oportunidad anterior un miembro informante se fue del recinto para no votar. Esto lo vimos todos los señores diputados. Por eso quiero dejar claro que cuando se repita una situación como ésta habilitaremos el tema para no pecar, pero desde ningún punto de vista lo votaremos por la afirmativa.

En cuanto a las mociones de apartamiento de las prescripciones del reglamento, solicito que

las dejemos para la próxima sesión, de forma tal que la Cámara esté informada sobre cada uno de los temas. Personalmente, me gustaría formular una moción en relación con un proyecto vinculado con el juzgado federal de Quilmes, que ayer se aprobó en la Comisión de Justicia, y es de mi interés que se sancione. Sin embargo, no realizaré esa moción con el objeto de mantener la palabra que siempre sostuve en el recinto.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Pinedo. – Señor presidente: aclarando el sentido de nuestro voto, en el caso de la renegociación del contrato del ferrocarril Nuevo Central Argentino, del mismo modo que explicó el señor diputado Camaño, habilitaremos el tema para que no se produzca la sanción ficta, pero votaremos por la negativa por desconocer su contenido.

En lo referido a la moción presentada por el presidente del bloque oficialista respecto de un proyecto por el que se autoriza la salida de tropas, tampoco hemos tenido oportunidad de debatirlo ni de que intervinieran los miembros que representan a nuestro bloque en las respectivas comisiones. De todas maneras, como he podido verlo, asumo mi responsabilidad personal. Me informaron que es necesario que se trate en el día de la fecha en virtud de que la semana próxima se inicia un ejercicio conjunto. Todos los señores diputados saben que estamos en contra de tratar los temas sin el correspondiente debate en comisión y sin que los señores diputados puedan expresarse. Pero éste es un caso excepcionalísimo, porque he verificado que se trata de ejercicios conjuntos con países hermanos de Latinoamérica: Brasil, Uruguay y Chile, con los que siempre hemos estado de acuerdo. Bajo mi responsabilidad personal vamos a habilitar el tratamiento de este tema en el día de hoy, pero pedimos por favor al oficialismo que no insista con este tipo de procedimientos, porque en las próximas oportunidades no los vamos a acompañar.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Camaño. – Señor presidente: quiero hacer un aporte para que encaucemos la sesión. En realidad, no coincidimos con respecto al planteo que se hace para habilitar los temas

en el recinto. Incluso no coincidimos porque ni siquiera tuvimos una reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria, ni tampoco –como se suele hacer– se hicieron consultas en las bancas, etcétera.

Los temas que nosotros estaríamos dispuestos a acompañar para su habilitación son los referidos al contrato de renovación de la concesión del ferrocarril Nuevo Central Argentino, el vinculado con el ingreso y salida de tropas, y la situación planteada con la empresa ex Jabón Federal, este último teniendo en cuenta el tratamiento que la Comisión de Legislación del Trabajo está dando al tema y la presencia de los trabajadores de esa empresa en este recinto.

Respecto del planteo que se hace de la inmediatez del tratamiento de los contratos, tratando de no adentrarme en el fondo de la cuestión, en realidad es un problema que tenemos porque en algún momento votamos una ley en la que se establecieron plazos bastante exiguos para la renegociación de los contratos. Aquí radica el apuro que tenemos.

Realmente estamos en una disyuntiva. Quienes integramos la comisión respectiva estamos al tanto de lo que sucede por nuestra propia participación; si no me equivoco, este dictamen está emitido desde la semana anterior. También es bueno que los señores diputados sepan que la UNIREN, la Unidad de Renegociación de Contratos, va elevando toda la documentación al sitio web oficial, que está en el ámbito del Ministerio de Economía. Allí figura absolutamente toda la documentación, y esto lo digo porque hay señores diputados que son muy estudiosos y seguramente con este dato podrán interiorizarse del estado de las renegociaciones.

Incluso está volcado en el sitio lo que se dijo en las audiencias públicas. De modo que aquellos que están realmente preocupados por el devenir de las renegociaciones podrán ir recogiendo antecedentes para no encontrarse con la sorpresa de tener que estudiar en poco tiempo toda la documentación, porque por más que se cumplieran los plazos que establece el reglamento para la publicación de los órdenes del día, el tiempo es muy exiguo.

Cada contrato amerita un trabajo de estudio de tanta documentación que no se puede hacer en los plazos que tenemos. Entonces, me parece que es bueno que lo sepan todos los señores

diputados, para no tener que volver directamente sobre el dilema de habilitar el tema o dejarlo para que se apruebe en forma ficta.

Esto lo digo incluso como autora de un proyecto para eliminar la aprobación ficta. Como se ha adoptado la práctica de traer los temas al recinto, me parece que es altamente saludable tener esta posibilidad de estudio.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. González. – Señor presidente: apoyo la posición de la señora diputada Camaño. He sido miembro de la comisión y nuevamente hoy me veo obligada a hacer la observación pertinente. Quiero que todos los señores diputados que no pasaron por la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional sepan que es un ámbito de trabajo donde uno tiene que seguir –esto hay que hacerlo en grupo porque uno solo no lo puede hacer– una cantidad enorme de documentación y de audiencias públicas que se desarrollaron, que después “allá lejos y hace tiempo” por supuesto no sirven para nada porque no son tenidas en cuenta. Pero eso es harina de otro costal que consideraremos cuando tratemos el tema de Nuevo Central Argentino.

Eso no significa que quien habla, que no conforma la comisión –en realidad, la integra la oposición–, no vaya a observar los dictámenes. Incluso el reglamento dice que debemos tenerlos en nuestro poder, pero en algunos casos somos absolutamente reglamentaristas y en otros contemplamos excepciones.

Estoy al día con todo lo que debía haber estudiado, pero no pude analizar el dictamen. Sin embargo, hete aquí que algún día me puedo encontrar con la grata sorpresa de coincidir con el dictamen del oficialismo, tal como ha sucedido en alguna oportunidad. En ese caso, me habré ahorrado estudiar un tema sin tener que verter en este recinto una observación en nombre de mi bloque.

Lamentablemente, ahora debo hacerlo sin contar con el orden del día correspondiente, y solicitando que por favor me acerquen los dictámenes, porque ayer me enteré de que se va a aprobar el contrato del Nuevo Central Argentino. Además, advierto a los señores diputados que el 11 de septiembre se producirá otra aprobación ficta.

En consecuencia, la semana que viene van a venir con alguna historia, celebrando el Día del Maestro, y vamos a tratar el tema sin orden del día, porque los dictámenes todavía no están firmados.

Desde el ARI nos hemos manifestado al respecto hace años, desde que la ley se sancionó. Incluso la señora diputada Carrió planteó su disidencia en relación con la aprobación ficta, porque iba a suceder esto: que vamos a controlar lo que hacen y vamos a tener que pasarnos el día anterior revisando todo, porque ustedes decidieron en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria incluir este tema que vence el viernes.

Reitero que el 11 de septiembre habrá otro vencimiento y por eso le pido, señor presidente, que vea si puede lograr que su bloque nos haga llegar el orden del día con antelación para estudiar debidamente el tema.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

Sr. Chironi. – Señor presidente: voy a aclarar el sentido del voto del bloque de la Unión Cívica Radical.

Vamos a votar afirmativamente la habilitación del tratamiento de los proyectos. En cuanto al tema vinculado con la salida e ingreso de tropas todos sabemos que se trata de un proyecto que entró en las últimas horas por el Senado. Nos llama enormemente la atención que en un tema de estas características, que tiene relación con la defensa nacional, el Poder Ejecutivo no haya tomado los arbitrios necesarios como para que un proyecto de esta naturaleza hubiera estado en poder de los diputados y senadores con la antelación debida, por lo menos para leerlo concienzudamente.

Tampoco queremos poner trabas a la función propia del Poder Ejecutivo, sobre todo en lo que tiene que ver con el manejo de las relaciones exteriores y la defensa nacional. En consecuencia, habilitaremos el tratamiento del tema, pero solicitaremos abstenernos en la votación sobre el fondo de la cuestión.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Macaluse. – Señor presidente: estamos de acuerdo con que se vote en forma separada cada iniciativa.

Apoyamos el tratamiento del proyecto vinculado con los trabajadores de la empresa ex Jabón Federal. En realidad, no estamos hablando de un conflicto gremial convencional, sino del incumplimiento, ex profeso, de las normativas laborales argentinas por parte de una empresa.

Creemos que la Cámara de Diputados debe definirse, sobre todo porque hay despedidos y por cada día que pasa hay más gente que no come.

A pesar de que coincidimos con lo que ha dicho el señor diputado Camaño en el sentido de acordar previamente, este tema es para nosotros prioritario, por lo que vamos a apoyar su tratamiento.

En cuanto al proyecto que tiene que ver con el ingreso y egreso de tropas, creemos que debe cumplirse con el reglamento, es decir que tiene que pasar por las comisiones para su consideración. Más adelante el señor diputado Raimundi hablará sobre el contenido de la iniciativa.

Con respecto a la iniciativa sobre renegociación del contrato con el Nuevo Central Argentino, nos atenemos a lo que ya ha planteado la señora diputada González, y nos vamos a abstener en la votación sobre el asunto referido a la declaración de interés de la Semana del Vino.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño (E. O.). – Señor presidente: solicito que por Secretaría se lea el proyecto de declaración referido a los empleados de la ex empresa Jabón Federal, porque tal vez cometimos algún error por no haberlo escuchado en forma suficientemente clara. En ese sentido, estamos dispuestos a rever la medida y, si es necesario acompañarlo, así lo haremos.

Con respecto a alguna declaración, por primera vez vamos a coincidir. Es muy bueno que desaparezca definitivamente la aprobación ficta, pero si lo que tengo que hacer es leer en Internet, sería conveniente que también desaparezca la comisión.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Di Pollina. – Señor presidente: vamos a votar afirmativamente el proyecto por el cual se apoya a los trabajadores de la antigua em-

presa Jabón Federal. Incluso, somos firmantes de esa iniciativa.

Asimismo, estamos de acuerdo con que se habilite el tratamiento de la iniciativa sobre ingreso de tropas extranjeras y egreso de tropas nacionales para los ejercicios conjuntos bilaterales o multilaterales, pero vamos a solicitar autorización para abstenernos de votar el asunto. Lo fundamentaremos cuando se considere la cuestión.

Por otro lado, coincidimos con que se habilite el proyecto sobre renovación del contrato ferroviario.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Rossi. – Señor presidente: si bien compartimos el espíritu de lo que señalaba el señor diputado Camaño de atenernos al reglamento y tratar en el recinto las cuestiones previamente acordadas, debo señalar que para esta sesión no se ha reunido previamente la Comisión de Labor Parlamentaria.

En consecuencia, habilitaremos el tratamiento de todos los temas, menos el proyecto de declaración del señor diputado Giubergia, que conlleva un juicio de valor sobre una situación que se está produciendo en la provincia de Tucumán. Obviamente, no compartimos lo que expresa esa declaración, razón por la cual solicitamos al señor diputado que cambie su petición por una preferencia con despacho de comisión. Si es así, con todo gusto vamos a apoyarla.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

Sr. Giubergia. – Señor presidente: entonces, formulo moción de preferencia con despacho de comisión, para la próxima sesión, para tratar dicho proyecto.

13

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento de las prescripciones del reglamento formulada por el señor diputado por Santa Fe, a efectos de dar entrada al proyecto de resolución que figura en el Orden del Día N° 873, dictámenes de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional recaído

en el proyecto de resolución por el cual se aprueba la propuesta de acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima para adecuar el contrato de concesión de la misma. Se necesitan las tres cuartas partes de la totalidad de los miembros presentes.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda aprobada la moción.

En consideración la moción de tratamiento sobre tablas formulada por el señor diputado por Santa Fe.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda aprobada la moción.

En consecuencia, se incorpora la consideración del asunto en el orden del día de esta sesión.

14

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento formulada por el señor diputado por Santa Fe a efectos de dar entrada al expediente 117-S.-2006, proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el que se autoriza el ingreso de tropas extranjeras y la salida de fuerzas nacionales, según corresponda, para participar del Programa de Ejercitaciones Combinadas desde el 1º de septiembre del corriente año hasta el 31 de agosto del corriente año. Se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se dará entrada al proyecto.

En consideración la moción de tratamiento sobre tablas.

Se va a votar.

Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda aprobada la moción y se incorpora la consideración

del asunto al orden del día de la presente sesión.

15

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Corresponde votar el desplazamiento del tratamiento del Orden del Día N° 826 como último punto del plan de labor. Se trata de un proyecto de ley, contenido en el expediente 4403-D.-2006, por el que se modifica la alícuota del impuesto al valor agregado sobre la harina de trigo.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se procederá en consecuencia.

16

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento formulada por el señor diputado Giubergia. Se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración la moción de preferencia formulada por el señor diputado Giubergia en relación con el proyecto contenido en el expediente 4.890-D.-2006.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda acordada la preferencia solicitada.

17

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento de las prescripciones del reglamento formulada por el señor diputado Recalde a efectos de que se trate sobre tablas el proyecto de declaración del que es autor por el que se expresa el rechazo a los despidos de obreros de la empresa The Value Brands Company de Argentina, ex Jabón Federal, y se solicita la inmediata reincorporación de los despedidos, expediente 4912-D.-2006. Se requiere

ren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración la moción de tratamiento sobre tablas.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda incorporada la consideración del proyecto en el orden del día de la presente sesión.

18

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento formulada por la señora diputada Leyba de Martí, a efectos de que se trate sobre tablas el proyecto de resolución por el que se declaran de interés de esta Honorable Cámara las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, expediente 4.892-D.-2006. Se necesitan las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración la moción de tratamiento sobre tablas.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda incorporada la consideración del asunto en el orden del día de la presente sesión.

19

PRONUNCIAMIENTO

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento formulada por la señora diputada Fadel, a efectos de que se trate sobre tablas el proyecto de declaración contenido en el expediente 4.458-D.-2006, por el que se declara de interés de esta Honorable Cámara la Semana del Vino, que se realizará entre el 9 y el 16 de septiembre en todo el país, coordinada por el Fondo Vitivinícola

Mendoza. Se necesitan las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración la moción de tratamiento sobre tablas.

Se va a votar. Se requieren los dos tercios de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda incorporada la consideración del proyecto en el orden del día de la presente sesión.

Sr. Ruckauf. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Ruckauf. – Señor presidente: creo que lo más apropiado sería tratar en primer lugar el proyecto vinculado con los despidos de la ex empresa Jabón Federal, ya que es un tema que no presenta discusión. De esa forma no tendría que quedarse esperando el público que ha asistido a esta sesión por este asunto.

Luego, seguiríamos con el debate de los temas más complejos, como por ejemplo el vinculado con la renegociación del contrato con Nuevo Central Argentino.

Sr. Presidente (Balestrini). – Si hay asentimiento de la Honorable Cámara, se votarían entonces en primer término y en un solo acto los tres proyectos cuyo tratamiento sobre tablas se ha aprobado.

Sr. Camaño (E. O.). – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Camaño (E. O.). – Señor presidente: nuestro bloque ha manifestado que no iba a votar en esta sesión aquellos temas que no estuvieran lo suficientemente claros.

El proyecto sobre los empleados de la ex empresa Jabón Federal está resuelto; permítanos votarlo a favor. No nos obligue a votar tres proyectos en contra, porque sólo en dos casos nos pronunciaremos por la negativa.

El proyecto sobre los despidos de trabajadores de la ex empresa Jabón Federal lo votaremos a favor y los otros dos en contra.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consecuencia, la Presidencia sugiere votar en forma individual cada uno de los proyectos.

20

**DESPIDO DE OBREROS DE LA EMPRESA
EX JABON FEDERAL**

Sr. Presidente (Balestrini). – Corresponde considerar el proyecto de declaración del señor diputado Recalde y otros por el que se expresa el rechazo a los despidos de obreros de la empresa The Value Brands Company de Argentina, ex Jabón Federal, y se solicita la inmediata reincorporación de los despedidos (expediente 4.912-D.-2006).

Por Secretaría se dará lectura del proyecto de declaración.

Sr. Secretario (Hidalgo). – Dice así:

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que expresa su rechazo a los despidos de obreros en la empresa The Value Brands Company de Argentina (ex Jabón Federal) y solicita la inmediata reincorporación de los despedidos en cumplimiento de las leyes laborales nacionales en vigencia.

Eduardo G. Macaluse. – Eduardo A. Di Pollina. – Juan C. L. Godoy. – Claudio Lozano. – Héctor P. Recalde. – Laura J. Sesma. – Alicia E. Tate. – Francisco V. Gutiérrez.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La empresa TVB (ex Jabón Federal) es parte del grupo de fondos de inversión Southern Cross American Private Equito Fund conformado por Norberto Morita en el año 1998 con fondos norteamericanos y suizos (283 millones de dólares). Un segundo fondo Southern Cross fue conformado en las islas Caimán en el año 2004 con 217 millones dólares. The Value Brand compró la tradicional empresa Jabón Federal a la multinacional norteamericana Dial en 2003. Se dedica a la elaboración y comercialización de productos para el cuidado personal y del hogar (Zorro, Suave, Cristal, Limzul, Limol y los champús Plusbelle, entre otros productos). Según la agencia de prensa de TVB, tiene unos 500 empleados.

Fernando Krakowiak escribió en el suplemento "Cash" de "Página/12": "En el mundo financiero internacional se los conoce como fondos buitres: vuelan bajo para sacar provecho del animal herido, empresas o un país. Pero a nivel local operan financistas con características propias, que en la *city* fueron bautizados como fondos caranchos, con el espíritu de los fondos internacionales pero con sello argentino" ("Página/12" del 31/8/03).

Desde que opera la planta, la empresa TVB impidió la organización gremial y el derecho a la libertad sindical. Hacía una década que Jabón Federal no tenía comisión interna ni actividad gremial cuando, con el apoyo de un antiguo operario, el recientemente fallecido Pablo Bogado, un grupo de jóvenes decidió organizarse. La comisión interna se llama "Desde abajo" y sus decisiones son tomadas siempre en asamblea. Consiguieron un aumento de salarios por encima de lo que negociaba el sindicato, el plus por antigüedad que nunca habían cobrado, recategorizaciones y, por primera vez en 20 años, vacaciones completas en verano. Ahora buscaban un convenio colectivo que contemplara esas conquistas, cuando en medio de paritarias estalló el nuevo conflicto.

Cuando los trabajadores se organizaron para elegir delegados, sus representantes fueron despedidos. Sin embargo, el Tribunal del Trabajo N° 2 de La Matanza ordenó en septiembre de 2005 la reincorporación de Franco Villalba y la realización de elecciones, tras condenar a la empresa por práctica antisindical y discriminación ("Villalba, Franco Rodrigo c/The Value Brand Company de Argentina S.C.A. s/acción de amparo", expediente 8.045). La patronal apeló ante la cámara de alzada, que finalmente confirmó el fallo de primera instancia.

Según los trabajadores, la empresa "intentó hacer fraude" y tuvieron que garantizar los comicios mediante un paro. Recién este año TVB reconoció a la comisión elegida por el 95 por ciento de los empleados.

El 27 de julio la empresa volvió a despedir a un referente sindical, Matías Marzoratti, y el personal comenzó un paro por tiempo indeterminado y la toma de las instalaciones en repudio a esa cesantía. La huelga duró seis días hasta que la cartera laboral bonaerense, a cargo de Miriam Cocco, dispuso la conciliación obligatoria. El inspector que constató la medida de fuerza fue acompañado en su recorrida por la fábrica con los cánticos que exigían "reincorporen a Matías". Al día siguiente, TVB respondió con el despido de otros treinta y siete operarios, lo cual agravó de manera considerable la situación. "El ministerio nos dice que le están cobrando multas millonarias a la empresa por violar la conciliación, pero nosotros queremos que reincorporen a los compañeros y volver a trabajar", afirmó Villalba a "Página/12". "Hay pocas huelgas en el país porque se están dando aumentos, pero nosotros no vamos a negociar aumentos por puestos de trabajo", aclaró el dirigente.

A pesar de las intimaciones y las multas dispuestas por el ministerio, la patronal se mantiene en la ilegalidad, constituyéndose estos despidos en los más masivos del último período (el 20 % de la planta).

Esta actitud por parte del fondo buitre no es novedad. Una de sus empresas, La Polar (de Chile), está entre las diez empresas más sancionadas por práctica antisindical en el vecino país. Asimismo, entre las empresas que son parte del fondo Southern Cross se encuentra la Compañía General de Combustibles que opera en Ecuador. Allí la comunidad quichua de Sarayacy denunció el avance sobre sus territorios y el daño ambiental por parte de la compañía. Viajaron a la Argentina a entrevistarse con los directivos del fondo y no fueron recibidos. El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la ONU expresó su preocupación por la situación y exhortó al gobierno de Ecuador a resolver la situación. La Corte Interamericana de Derechos Humanos se vio obligada a dictar una serie de resoluciones para garantizar los derechos de la comunidad.

Los trabajadores despedidos instalaron carpas en la puerta de la empresa ya que la empresa continúa sin acatar la conciliación obligatoria dictada por el Ministerio de Trabajo de la provincia de Buenos Aires, sin reincorporar a los trabajadores despedidos en los primeros días de agosto, retrotrayendo de esta forma la situación del conflicto a sus inicios tal cual indica la ley.

En defensa de las fuentes laborales, de los trabajadores, de sus derechos y de sus familias es que por todo lo expuesto, señor presidente, solicitamos la aprobación del presente proyecto.

Eduardo G. Macaluse. – Eduardo A. Di Pollina. – Juan C. L. Godoy. – Claudio Lozano. – Héctor P. Recalde. – Laura J. Sesma. – Alicia E. Tate. – Francisco V. Gutiérrez.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda sancionado el proyecto de declaración.¹

Se harán las comunicaciones pertinentes.

21

XXI JORNADAS ODONTOLÓGICAS INTERNACIONALES DEL CENTRO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Sr. Presidente (Balestrini). – Corresponde considerar el proyecto de resolución de la señora diputada Leyba de Martí por el que se declaran de interés de la Honorable Cámara las XXI

Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, organizadas por el Círculo Odontológico de Córdoba (expediente 4.892-D.-2006).

Por Secretaría se dará lectura del proyecto de resolución.

Sr. Secretario (Hidalgo). – Dice así:

Proyecto de resolución

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Declarar de interés de esta Honorable Cámara las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, organizadas por el Círculo Odontológico de Córdoba, que, con el lema “La salud bucal en América Latina”, se llevarán a cabo los días 28, 29 y 30 de septiembre de 2006 en la ciudad de Córdoba.

Beatriz M. Leyba de Martí.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, organizadas por el Círculo Odontológico de Córdoba, entidad sin fines de lucro que agrupa a los profesionales odontólogos de la ciudad capital, constituyen el evento científico de la profesión odontológica de mayor envergadura del interior del país, no sólo por su convocatoria profesional, sino por la excelencia de sus dictantes, tanto del exterior como nacionales y locales.

Con el objetivo de acrecentar el desarrollo profesional, científico y humano de la comunidad odontológica, y en esta oportunidad con el lema “La salud bucal en América Latina”, un nutrido comité científico se encuentra abocado a la organización y coordinación de este significativo evento.

Las actividades programadas incluyen el dictado de cursos, conferencias interactivas, mesas redondas multidisciplinarias, mesas clínicas y paneles científicos.

Además, como estímulo a la capacitación profesional y científica de los más jóvenes, se programa el capítulo profesionales jóvenes y estudiantil en el que participarán profesionales de hasta 5 años de egresados y estudiantes de la carrera de odontología.

Las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina cuentan con la adhesión de las universidades nacionales de Buenos Aires, La Plata, del Nordeste, de Cuyo, de Rosario y de Tucumán, así como de la Universidad del Salvador y Universidad Maimónides, lo que pone de manifiesto la trascendencia y relevancia de las mismas.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 88.)

Por las razones expuestas solicito la aprobación del presente proyecto de resolución.

Beatriz M. Leyba de Martí.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración. Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda sancionado el proyecto de resolución.¹

Se harán las comunicaciones pertinentes.

22

SEMANA DEL VINO

Sr. Presidente (Balestrini). – Corresponde considerar el proyecto de declaración del señor diputado Thomas por el que se declara de interés la Semana del Vino, que se realizará del 9 al 16 de septiembre en todo el país (expediente 4.458-D.-2006).

Por Secretaría se dará lectura del proyecto de declaración.

Sr. secretario (Hidalgo). – Dice así:

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

De interés de esta Honorable Cámara la realización de la Semana del Vino que se realizará entre el 9 y el 16 de septiembre en todo el país, coordinada por el Fondo Vitivinícola Mendoza y la participación activa de Bodegas de Argentina y todos los miembros del Foro de Bodegas, dando continuidad a la campaña de comunicación realizada por el Fondo Vitivinícola para el mercado interno y que concluirá con la Feria Vinos y Bodegas 2006 a realizarse en la Ciudad de Buenos Aires.

Enrique L. Thomas.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En la Argentina, el mercado de vinos produce 1.500 millones de litros anuales y emplea a más de 50.000 personas entre personal fijo y temporal. En la actualidad existen alrededor de 1.200 bodegas que facturan conjuntamente unos 3.600 millones de pesos anuales y generan exportaciones por 410 millones de dólares, considerando el vino y el jugo concentrado de uva, producto en el que la Argentina es el primer exportador mundial.

La actividad vitivinícola es un núcleo de desarrollo estratégico para la Argentina, especialmente para las provincias productoras del oeste del país: desde Salta hasta la Patagonia. Además de su importancia económica y social, ya que la vitivinicultura genera productos de alto valor agregado y es una industria de mano de obra intensiva, el vino tiene una gran capacidad para comunicar atributos positivos y contribuir a la consolidación de una sustentable imagen de la Argentina.

El vino y su cultura han logrado instalarse en el imaginario social precisamente por reunir rasgos y valores que son apreciados por los consumidores. Para amplificar estas cualidades, la vitivinicultura sumó los esfuerzos de todos los integrantes de esta cadena de valor para debatir, crear e implementar una visión con acciones de largo plazo. Así nació el Plan Estratégico “Argentina vitivinícola 2020”, que asume el desafío colectivo de transformar al sector.

Todos los actores de la vitivinicultura argentina –productores vitivinícolas, fraccionadores, bodegas de diferentes escalas y perfiles productivos, industrias conexas (proveedores de insumos y servicios), diversas instituciones, organismos académicos, de ciencia y técnica como el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria y el Instituto Nacional de Vitivinicultura, entre otros, se reunieron en el año 2000 para diseñar el plan estratégico. Este incluye la producción de vinos, pasas, jugo de uva concentrado y uva para consumo en fresco y tiene varias líneas de trabajo, entre ellas, la comunicación genérica del vino en el mercado interno.

El plan estratégico es producto de un proceso de análisis del contexto micro y macroeconómico, local, regional e internacional, profundos debates, trabajo conjunto y construcción de consensos. De este modo, la vitivinicultura argentina fue la primera actividad productiva del país en trabajar de forma conjunta y consensuada para planificar su desarrollo con un horizonte de 20 años. Es la primera vez que el sector privado se pone a la vanguardia y lidera un proceso con visión de largo plazo para promover una política de Estado sustentable. Su objetivo es que nuestro país alcance ventas totales para el año 2020 por 2.000 millones de dólares, participando con el diez por ciento en el volumen de las exportaciones mundiales, logrando así la valoración y el reconocimiento de los consumidores.

El plan estratégico centra su acción en proyectos con efectos relevantes para:

- Reimpulsar el mercado interno.
- Consolidar los vinos argentinos en los mercados internacionales.
- Organizar a pequeños y medianos productores.
- Implementar programas de investigación y desarrollo.

Aspira a aumentar de manera sostenible el valor agregado de nuestros productos vitivinícolas (vino, pasas, uva para consumo en fresco y jugo de uva

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 88.)

concentrado) y a impulsar el desarrollo armónico de todos los agentes económicos y sociales que participan del negocio vitivinícola.

En este marco, el Fondo Vitivinícola Mendoza es un organismo público no estatal dedicado a la promoción del consumo de vinos en el país. Su política de promoción se basa en una fuerte apuesta a la calidad de los vinos argentinos. Fue creado en 1994 por la ley 6.216 de la provincia de Mendoza y en él participan entidades vitivinícolas del sector privado y el gobierno de la provincia. Provee datos sobre la actividad a instituciones y es una importante fuente de información para productores, bodegas y medios de comunicación. Organiza y financia estudios y actividades de trascendencia turística, cultural, social y económica de interés para la vitivinicultura.

En 2004, el fondo relevó información de la demanda, a través del Estudio Integral del Mercado del Vino. De esa investigación se obtuvieron datos sobre la percepción del consumidor: cuali y cuantitativas y un análisis comparativo de la oferta del vino y las bebidas sustitutas.

En 2005, la información de los estudios de mercado se integró en un diagnóstico estratégico. Para lograr integrar los datos de la demanda, se analizaron las percepciones de la oferta (a través de entrevistas en profundidad a referentes del sector, líderes de opinión, distribuidores, comercializadores y otros eslabones de la cadena). También se incorporaron datos cuali y cuantitativos de la demanda. Toda esta información se analizó junto a un foro de bodegas representativas del amplio espectro de empresas que conforman la industria, el Fondo Vitivinícola Mendoza y la Corporación Vitivinícola Argentina.

El foro trabajó en la construcción del concepto que rige el sistema de comunicación genérica del vino argentino en el mercado interno, aportando su mirada especializada desde la actividad privada. El diagnóstico estratégico señaló que el vino tiene espacio para seguir creciendo, teniendo en cuenta los segmentos con potencial de desarrollo como los jóvenes y las mujeres, generando nuevas ocasiones de consumo y renovando su invitación masiva.

La implementación del plan está reglamentada por la ley nacional 25.849. Esta ley crea además la Corporación Vitivinícola Argentina, una organización pública no estatal que administra los recursos genuinos del sector para financiar acciones alineadas con sus objetivos estratégicos.

Cabe destacar que la Corporación Vitivinícola Argentina no ejecuta las acciones estratégicas; se vale de organizaciones existentes a fin de no generar burocracia en el sector. Así, el Fondo Vitivinícola Mendoza cumplimentó los requisitos para constituirse en unidad ejecutora para el desarrollo del Plan de Comunicación Integral para los vinos argentinos.

En este marco, el Fondo Vitivinícola, como unidad ejecutora de la campaña de comunicación genérica "Vino argentino, un buen vino", coordina la

realización de la Semana del Vino entre el 9 y el 16 de septiembre. En esta iniciativa participan activamente Bodegas de Argentina y todos los miembros del Foro de Bodegas.

La Semana del Vino es una de las actividades que se había priorizado en dicho foro, para generar acciones que enfatizen la transversalidad de la estrategia de posicionamiento de toda la categoría vinos.

Los objetivos fundamentales de esta semana especial es reforzar la transversalidad de la comunicación del vino, generando puntos de contacto entre la amplia gama de productos de la categoría y sus diferentes consumidores. Además, apunta a contribuir a que el vino sea un ícono para todos los argentinos, incluyendo en el calendario una semana donde este producto gane protagonismo en los espacios de comunicación en los medios masivos, puntos de venta y lugares de consumo, con especial énfasis en los súper e hipermercados, vinotecas y restaurantes de Buenos Aires –todos de diferentes perfiles y escalas–, principalmente a través de cartelería, folletos y *merchandising* para promociones, así como instalarse culturalmente en el imaginario colectivo. Uno de los ámbitos en los que la semana tendrá gran visibilidad es en los puntos de venta. Para ello, la semana se apoya en un concepto en plena sintonía con "Vino argentino, un buen vino". "Todos tenemos algo por qué brindar" es la plataforma desde la que el vino argentino hablará a un "todos" inclusivo, convocante y democrático.

Por las razones apuntadas precedentemente, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto.

Héctor L. Thomas.

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración.

Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda sancionado el proyecto de declaración.¹

Se harán las comunicaciones pertinentes.

23

RENEGOCIACION CONTRACTUAL DE LA EMPRESA CONCESIONARIA NUEVO CENTRAL ARGENTINO (Orden del Día N° 873)

I

Dictamen de mayoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 88.)

25.561) ha considerado el expediente O.V.-206/06, por medio del cual se somete a estudio el Acta Acuerdo de renegociación del contrato con relación a la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA S.A.) suscripta por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN– y la precitada empresa.

En virtud de los fundamentos que se exponen en el informe adjunto, y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA S.A.– para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fue otorgado mediante decreto 994/1992.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Comuníquese, juntamente con sus fundamentos, al Poder Ejecutivo Nacional, a la Auditoría 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 L. Rojkes de Alperovich. – Hugo D. Toledo.

INFORME

1. Introducción

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

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

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

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

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

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

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

En lo que se refiere al rol de este Congreso en esta cuestión, la ley 25.561, a efectos del contralor de los actos que llevaré a cabo el Poder Ejecutivo nacional en uso de las facultades delegadas, se estableció a través del artículo 20 de dicha norma crear

esta comisión bicameral de seguimiento, asignándole el rol de controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo, fijándose que sus dictámenes serían puestos a consideración de ambas Cámaras.

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

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

2.1. Del contrato de concesión.

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

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

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

2.2. Carta de entendimiento.

La carta de entendimiento constituye el primer documento de consenso entre el gobierno y el concesionario, como resultado del proceso de renegociación y sobre el cual se asentará el acuerdo. Esta carta ha sido sometida a un proceso de participación de usuarios y consumidores en el marco del decreto 1.172/2003 con el objeto de conocer las observaciones de los interesados directos en la prestación del servicio. Todas las observaciones 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.
- Determinación de las condiciones jurídicas, económico-financieras y técnicas de prestación del servicio público durante el período 2004-2005.
- Definición de los porcentuales a pagar en concepto de canon y alquileres, inversiones y mantenimientos para los períodos quinquenales 2004-2008 y 2009-2013, respectivamente.
- Determinación de las pautas de gestión y aprobación de programas de mantenimiento, inversión según la calificación de las redes en función del tipo de utilización y tráfico.
- El desistimiento del derecho y de las acciones que pudieran plantear, la concesionaria y los accionistas, por eventuales perjuicios, en cualquier ámbito, debido a hechos o medidas vinculadas directa e indirectamente con la emergencia y otras medidas colaterales.

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

2.3. Audiencia pública.

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

2.4. Acta acuerdo.

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

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

- Plazo del acuerdo:

Abarca el período contractual que va desde el 1º de enero de 2005 hasta la finalización del contrato de concesión. Sin perjuicio de ello, las partes renun-

cian a los reclamos en razón de la emergencia u otros que pudieren haber existido entre la declaración de emergencia contenida en la ley 25.561 y la suscripción del acta acuerdo.

- Tipo y carácter del acuerdo:

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

- Categorización de la red:

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

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

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

- Inversiones:

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

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

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

Asimismo, el acuerdo pauta el seguimiento de las inversiones a realizar anualmente y el detalle puntual de las inversiones en obras, material rodante del bienio 2004-2005, en ejecución al momento de la

suscripción del acta acuerdo. Esas obras están sujetas a un mecanismo de información y verificación de cumplimiento.

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

– Mantenimiento y conservación:

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

– Canon y alquiler:

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

– Acceso abierto:

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

– Bienes concesionados-colaterales:

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

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

– Sistemas de gestión de calidad:

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

– Contabilidad regulatoria:

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

– Tarifas:

Las mismas no presentan ningún tipo de variación o ajustes.

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

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

– Garantía:

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

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

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

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

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

3. Dictamen

3.1. Consideraciones.

3.1.1. Respecto al proceso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2. Sobre las condiciones contenidas en el acuerdo.

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

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

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

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

3.2. Decisión propuesta.

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

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

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

La aprobación del acuerdo resulta conveniente porque permite regularizar la situación de conflictividad actual del contrato de concesión que

pone en riesgo la prestación de un servicio público que tiene una alta importancia económica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El contrato de concesión original no preveía un seguimiento de los activos concesionados, ni las condiciones de administración de los colaterales, ni otras cuestiones de carácter administrativo de los espacios concesionados –especialmente los relacionados con contratos precarios de suelo, subsuelo y espacio aéreo en el área de concesión–, siendo importantes dentro del flujo de ingresos y dentro de las condiciones técnico-operativas de los sistemas involucrados.

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

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

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

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

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

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

La propuesta elevada a consideración resguarda el interés de los usuarios en dos aspectos fundamentales: *a)* garantizar la continuidad de los servicios en condiciones de calidad y confiabilidad de suministro, y *b)* establecer pautas estrictas de se-

guimiento en beneficio de los usuarios, como ser el inventario y valuación de los bienes, la contabilidad regulatoria, la verificación de las inversiones y la estructura de ingresos y egresos de la empresa, la separación regulatoria de las actividades reguladas y desreguladas, entre otros.

3.2.4. La seguridad de los sistemas comprendidos.

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

3.2.5. La rentabilidad de las empresas.

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

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

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

II

Dictamen de minoría

Honorable Congreso:

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

de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, y por la otra parte por el señor Miguel Alberto Acevedo, presidente del directorio de la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (NCA); todo ello en cumplimiento de lo dispuesto por los artículos 20 de la ley 25.561, 4º de la ley 25.790 y 1º de la ley 26.077.

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

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

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

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

Sala de la comisión, 17 de agosto de 2006.

Gerardo R. Morales. – Alfredo A. Martínez.

FUNDAMENTOS

Honorable Congreso:

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

2. Como resultado de dicho proceso se ha logrado un acuerdo sobre la adecuación del contrato de

concesión del servicio público ad referendum del Poder Ejecutivo nacional.

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

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

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

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

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

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

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

10. Una vez materializada la toma de posesión del corredor, el desarrollo del negocio fue presentando una evolución comercial, operativa y económico-financiera que, por diversos motivos y circunstancias, definieron una realidad distinta de las proyecciones originales. Esta realidad y sus diversos efectos en el tiempo han sido documentados por el concesionario en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. En el año 1996, con el Nuevo Central Argentino firmamos un convenio de uso de un patrimonio cultural e histórico. En la estación de nuestro ferrocarril empezó a funcionar el Honorable Concejo Deliberante de Tancacha.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.5. En la estación central se ha podido ubicar a más de una decena de familias carecientes, que no tenían dónde vivir, y la estación dividida en todas

las habitaciones que tenía nos sirvió para alojar a estas familias.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.6. Inicialmente, pudimos transportar 10.000 toneladas en el año 2001, pasando a 32.700 en el año 2002, a 102.000 en el año 2003, a 129.000 en el 2004, y tenemos una proyección para el año 2005 de 141.000 toneladas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.8. Los ferrocarriles han avanzado de manera que prácticamente han agotado su *stock* de vagones

que recibieron con la concesión. Hay una nueva oportunidad de industrialización.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.7. Esta renegociación con NCA se enmarca en objetivos de corto y mediano plazo. Distintas entidades ligadas a la producción y a la comercialización de los agrograneles han puesto énfasis en el alto costo de los fletes terrestres para las pro-

ducciones primarias. Esto es debido a una incorrecta distribución modal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11.5. La previsión para la operación de servicios ferroviarios para pasajeros de larga distancia y otros

regionales ha sido consecuencia del concepto desarrollado a partir del Plan Estratégico para la Reorganización, Recuperación y Modernización del Sistema Ferroviario Nacional Año 2004.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.11. La exportación minera que opera en un puerto en terrenos de Terminal 6, y que está mo-

viendo, con el NCA, alrededor de 800 mil toneladas por año. Eso significa un desarrollo con una ingeniería de transporte muy interesante, pero que no sería posible de no haber estado el NCA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15.4. Se desarrollaron con NCA todas las operaciones en el tramo puerto de Buenos Aires-Córdo-

ba y viceversa, brindando seguridad y confiabilidad en el traslado de la carga y mejoras importantes en los costos de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tros de distribución de Rosario y Resistencia y plantas de hormigón elaborado en las ciudades de Córdoba y Santa Fe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

operativos, los que están siempre a disposición del cliente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

descuentos tarifarios, como reconoce en todo el expediente NCA?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gerardo R. Morales.

ANTECEDENTES

Buenos Aires, 3 de julio de 2006.

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

Señor presidente:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La presente remisión responde a las previsiones generales del artículo 20 de la ley 25.561 y, particularmente, al requerimiento dispuesto en el artículo 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.

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

Dra. ESTELA A. PALOMEQUE.
Secretaria legal y administrativa.

ACTAACUERDO

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

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

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

PARTE PRIMERA

Antecedentes y consideraciones sobre el acuerdo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dicha carta de entendimiento determinó las condiciones del acuerdo a celebrar entre el concedente y el concesionario que, conforme a los requisitos establecidos, fue sometida a un proceso de audiencia pública, la que fue convocada por la resolución conjunta MEyP 234/2005 y MPFIPyS 389/2005, publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina N° 30.647 y N° 30.648, con fechas 5/5/2005 y 6/5/2005, respectivamente.

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

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

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

PARTE SEGUNDA

Glosario

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

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

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

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

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

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

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

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

PEN: es el Poder Ejecutivo nacional.

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

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

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

Plazos: todos los plazos son días hábiles administrativos.

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

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

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

PARTE TERCERA

Términos y condiciones del acuerdo contractual

CLÁUSULA PRIMERA

Objeto

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

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

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

CLÁUSULA SEGUNDA

Operación en la red ferroviaria concesionada

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

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

CLÁUSULA TERCERA

Categorización de la red

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

Las categorías y los criterios utilizados son los siguientes:

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

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

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

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

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

CLÁUSULA CUARTA

Estado de la red concesionada

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

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

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

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

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

CLÁUSULA QUINTA

Inversiones

5.1. Plan de inversiones

El plan de inversiones se 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, como también con los montos previstos en el punto 17.1 del presente acuerdo, y en virtud del mismo,

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Avance del plan anual de inversiones

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

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

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

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

5.3. *Inversiones para el bienio 2004-2005*

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

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

5.3.2. *Ejecución de obras.*

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

5.3.3. *Inversiones en material rodante por parte del concesionario.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA SEXTA

Mantenimiento y conservación

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

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

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

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

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

6.2. Nivel de cumplimiento

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

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

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

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

CLÁUSULA SÉPTIMA

Normas de mantenimiento

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

CLÁUSULA OCTAVA

Canon

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

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

CLÁUSULA NOVENA

Terceros operadores de servicios de carga

9.1. Transporte de cargas con origen en la red concesionada

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA DÉCIMA

Servicios interurbanos de pasajeros

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

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

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA UNDÉCIMA

Peajes

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

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

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

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

CLÁUSULA DUODÉCIMA

Límites de la concesión

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

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

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

CLÁUSULA DECIMOTERCERA

Colaterales

El concesionario está autorizado para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, siempre que ello no comprometa la seguridad del sistema ferroviario y que dichas actividades no desvirtúen o vayan en desmedro del objeto principal de la concesión ni del modo ferroviario en general ni 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 las nuevas explotaciones colaterales que no estuvieron contempladas en el pliego y contrato de concesión que realice el concesionario, deberán depositarse en el FFFSFI dentro de los quince (15) días posteriores al mes de su cobro.

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

CLÁUSULA DECIMOCUARTA

Cruces y convenios precarios

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

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

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

CLÁUSULA DECIMOQUINTA

Contabilidad regulatoria

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

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

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

CLÁUSULA DECIMOSEXTA

Sistema de gestión de calidad

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

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

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

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

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

CLÁUSULA DECIMOSÉPTIMA

Resolución de reclamos mutuos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CLÁUSULA DECIMOCTAVA

Renuncia de acciones del concesionario y accionistas

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

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

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

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

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

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

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

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

ra el contrato de concesión y sin que ello diera derecho al concesionario para efectuar reclamo alguno de compensación al concedente. Los costos que deba asumir el concesionario en tal supuesto, en ningún caso podrán trasladarse en modo alguno a los usuarios del servicio.

CLÁUSULA DECIMONOVENA

Estado de bienes concesionados y plan de mantenimiento y preservación

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

CLÁUSULA VIGÉSIMA

Procedimiento para evaluar circunstancias sobrevinientes

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

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA

Modalidad de pago

Con respecto a la modalidad de pago de los servicios interempresas establecida en el apartado 31.11.2 del pliego de bases y condiciones de la concesión, se establece que se reemplaza el texto del mismo por el siguiente: "Una vez transcurrido ese día sin haberse efectuado el pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas un interés 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 fecha de su efectivo pago. La autoridad de aplicación, los terceros concesionarios y el concesionario podrán acordar otro sistema tal como se prevé en el apartado 31.10".

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

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA

Condiciones para la entrada en vigencia del acuerdo

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

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

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

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

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

Sr. Presidente (Balestrini). – En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Marconato. – Señor presidente: se trata de los dictámenes de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional por la ley de emergencia 25.561.

Ante todo quisiera aclarar que se emitieron dos dictámenes, uno de mayoría y otro de minoría, y ambos aprobaron la renegociación de este contrato. Obviamente, hemos analizado el acta acuerdo que ha suscrito el Poder Ejecutivo por intermedio de la UNIREN con la empresa Nuevo Central Argentino S.A.

La composición accionaria de esta empresa señala una participación del 16 por ciento del Ministerio de Economía de la Nación; 4 por ciento, el personal de la empresa; 46 por ciento, Aceitera General Deheza; 15 por ciento, la Corporación Financiera Internacional; 12 por ciento Aceitera Chabás, y 7 por ciento, la Asociación de Cooperativas Argentinas.

Esto significa que la mayoría de la composición accionaria responde a capitales nacionales. Esta es una concesión de transporte ferroviario de cargas que tiene la explotación integral de una red que se desarrolla en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Santiago

del Estero y Tucumán. Se trata de la ex línea Mitre.

Este ramal cuenta con una extensión de 4.700 kilómetros de vías, catalogadas como principales, secundarias, y sin operación o demanda. Además, tiene 70 locomotoras y 5.530 vagones.

Dicha concesión fue otorgada por el Poder Ejecutivo nacional a través del decreto 994 del 18 de junio de 1992. El proceso se inició con una carta de intención entre las partes donde se sentaron las bases de la negociación. Se tuvo en cuenta el incremento significativo en el transporte de carga, la rehabilitación de la infraestructura en la red troncal, la modernización tecnológica en el material rodante, la rehabilitación de los servicios interurbanos de pasajeros y el impulso del transporte intermodal.

Dicha carta de entendimiento se puso a consideración de la ciudadanía a través de la audiencia pública que se desarrolló el 3 de junio de 2005 en la localidad de Rincón de Milberg, partido de Tigre, provincia de Buenos Aires. Se inscribieron treinta y cuatro representantes y treinta y uno de ellos expusieron en dicha audiencia.

Sobre los resultados de la audiencia se realizaron las modificaciones y se puso a consideración de la empresa la firma del acta acuerdo que hoy tenemos bajo análisis. Dicho proceso fue analizado por el procurador del Tesoro de la Nación y por el auditor general de la Nación, sin formularse objeciones al mismo.

El plazo del acuerdo va desde el 1º de enero de 2005 hasta la finalización del contrato. Por eso estamos diciendo que ésta es una renegociación integral.

Debo aclarar que el período inicial fue de 30 años de concesión, con una prórroga del 10 años más cuyo inicio fue en diciembre de 1992.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidente 1ª de la Honorable Cámara, doña Patricia Vaca Narvaja.

Sr. Marconato. – En dicha acta se determinó un plan de inversiones que establece que el 10,5 por ciento de la facturación anual de la empresa se volcará a inversión, con un mínimo de 15 millones de pesos anuales. Esto significa que en el transcurso del resto del tiempo del contrato estaremos hablando de una inversión de 270 millones de pesos. También se incorporó un plan de mantenimiento que la empresa pone a consi-

deración del órgano de control para su autorización.

En este sentido, debo destacar que en los años 2004 y 2005 las inversiones realizadas en mantenimiento ascendieron a 39.607.000 pesos, destinados a infraestructura y material rodante, lo que nos da un promedio de 19.500.000 pesos por año en mantenimiento.

También se fijó un canon y alquiler que se determinó en el 3 por ciento de la facturación anual de la empresa. De este importe el 30 por ciento será destinado a la ANSES y el 70 por ciento al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano.

De la conciliación entre las partes por los reclamos realizados surge un saldo a favor del concedente de 60.490.000 pesos que el concesionario destinará a inversiones durante el período de 15 años.

Con respecto a las tarifas debo destacar que no tuvieron ningún tipo de variación o ajuste.

Cabe resaltar que en el acta-acuerdo se incluyeron aspectos no previstos en el contrato original. En este sentido, se incluyó la habilitación de un tercer operador cuando el concesionario se vea imposibilitado de atender la demanda en el transporte de carga; se incluyó la utilización de espacios colaterales, de cuyos ingresos netos el 50 por ciento será destinado al fondo fiduciario; se incorporó un plan de calidades de normas ISO 9001 y también se incluyó la conformación de una contabilidad regulatoria que va a servir a los fines de una mejor fiscalización de la concesión.

Como condición previa antes de la entrada en vigencia del acta-acuerdo, el concesionario y sus accionistas renunciarán expresamente a cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial de nuestro país o del exterior.

Señora presidenta: este sistema ferroviario es sumamente importante para las economías regionales vinculadas con el centro y norte de nuestro país.

Como he mencionado, en esta renegociación no se modificaron los niveles tarifarios y se incluyó un plan de inversiones y un plan de mantenimiento. Ello tendrá como efecto una mayor competitividad de los emprendimientos productivos en el área de la concesión y, consecuentemente,

el crecimiento del empleo y la redistribución del ingreso.

El seguimiento de los activos concesionados, las condiciones de administración colaterales, el plan de calidad y la contabilidad regulatoria tienen en cuenta la accesibilidad y seguridad del sistema, pero sobre todas las cosas, el interés de los usuarios.

Señora presidenta: proponemos la aprobación de dicha acta. Y como he mencionado durante el tratamiento del dictamen de Ferroexpreso Pampeano que ya hemos aprobado, en este caso no solamente estamos avanzando en la normalización de los servicios públicos después de la gran crisis vivida en nuestro país sino que también daremos una clara demostración de la importancia que este gobierno asigna al sistema ferroviario como herramienta de un crecimiento sustentable que nos beneficiará a todos. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Santa Fe.

Sra. Tate. – Señora presidenta: voy a reiterar lo manifestado en ocasión del tratamiento de la última renegociación del contrato de Ferroexpreso Pampeano, cuando el bloque radical por mi intermedio expresó su preocupación por la opción a la que nos enfrentó el oficialismo: o permitir la sanción ficta de la renegociación del contrato –con lo cual no estamos de acuerdo– o analizar un dictamen que nos llega con una anticipación insuficiente como para hacer un estudio exhaustivo del tema.

En el caso particular del ferrocarril Nuevo Central Argentino, en primer lugar quiero poner de manifiesto una objeción formal pero no por ello menos importante: la unidad de renegociación que negocia en representación del Poder Ejecutivo, al suscribir la primera acta-acuerdo en febrero de este año, da traslado a la Procuración del Tesoro, que se manifiesta emitiendo un dictamen con fecha 3 de mayo de 2006, en el que formula una serie de observaciones y devuelve las actuaciones a la unidad renegociadora. El Poder Ejecutivo y las empresas aceptan las sugerencias del procurador y en consecuencia se formula la nueva acta-acuerdo que estamos tratando. En realidad, debió haberse dado nuevamente participación a la Procuración del Tesoro a fin de contar con el dictamen pertinente. Esto ha sido obviado, señora presiden-

ta, y la comisión bicameral ha omitido la cuestión o tal vez la consideró irrelevante.

En razón de que se trata de una disposición que marca la ley, más allá de ser un aspecto formal, tal dictamen debería integrar las actuaciones que deben ser consideradas por la comisión bicameral. Habiendo formulado estas observaciones de carácter formal, me referiré al acta-acuerdo en tratamiento.

Desde ya, adelanto que el bloque de la Unión Cívica Radical rechaza todos los contenidos formales y legales suscritos entre el Poder Ejecutivo, a través de los ministros De Vido y Miceli, y los representantes de la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

Deseo señalar que quienes actúan en las negociaciones con las empresas públicas privatizadas tienen más semejanza con empleados de escribanía que con funcionarios del Estado, ya que todos los acuerdos reúnen las mismas características y cuentan con el mismo formato. Además, ninguna distinción existe entre las empresas cumplidoras y las incumplidoras; son todas absolutamente iguales, sin diferencias, ni siquiera cuando se trata del tema relativo a inversiones, donde los funcionarios públicos deberían tener una mayor ocupación y preocupación.

Si los funcionarios que actúan en estas negociaciones parecen empleados de escribanía, nosotros –los legisladores– pasamos a ser los escribanos que certifican los contratos que tales funcionarios proponen, sin objeciones, al Poder Ejecutivo.

No podemos aprobar las renegociaciones de los contratos como lo hace el oficialismo, recomendando al Poder Ejecutivo que antes de firmar el decreto ratificatorio tenga en cuenta las nueve observaciones formuladas. La ley es absolutamente clara y taxativa al estipular que debemos aprobar o rechazar y que no es posible admitir enmiendas. Por lo tanto, las objeciones no tienen sentido pues no pueden ser recogidas por el Poder Ejecutivo luego de que nosotros aprobemos o rechazemos la renegociación. En todo caso, todas estas objeciones, que buscan cobertura política o legal para todos aquellos aspectos puntuales que ameritan un rechazo, deberían ser tenidas en cuenta precisamente para rechazar estos contratos.

En la audiencia pública, en la que se puso en consideración la carta de entendimiento a la que arribaron el Estado y la empresa Nuevo Central Argentino, el representante de la Defensoría del Pueblo de la Nación manifestó con meridiana claridad la imposibilidad y el riesgo de realizar la renegociación respecto del transporte ferroviario de carga, dada la ausencia de una política ferroviaria de alcance nacional, que debería proveer a las necesidades de la defensa, la integración territorial y el desarrollo de la economía.

A nuestro juicio, ese punto es el eje fundamental en el que se centra nuestro rechazo, obviamente, además de lo específicamente estipulado en el acta-acuerdo. Sin una política ferroviaria nacional integral de largo plazo, con un marco regulatorio en el que se instrumenten normas coherentes que posibiliten la creación de órganos de control eficaces y con amplias facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias, no es posible realizar la renegociación de un contrato de servicio público con la responsabilidad y la seriedad que se requieren cuando se administran bienes del Estado.

Quiero recordar que la Ley Nacional de Ferrocarriles, la ley 2.873, de 1891 –o sea que tiene 115 años–, es además acompañada por un cúmulo de decretos, resoluciones, reglamentos, y en forma conjunta con lo que estipulan los contratos de concesión, constituyen un marco legal engorroso, inadecuado, que imposibilita una gestión eficiente. Por ende, el marco de que hablamos es propenso al incumplimiento.

Tanto es así –entrando ya en el análisis del acta-acuerdo– que en los antecedentes que requiere la unidad renegociadora a los efectos de justificar la renegociación del contrato de concesión con la empresa Nuevo Central Argentino S.A., se solicitan informes sobre el concesionario a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ente de contralor de los cumplimientos e incumplimientos del contrato de concesión, con atribuciones para aplicar sanciones, receptar quejas y denuncias de los usuarios y en definitiva proteger el patrimonio nacional.

Esta comisión manifestó que todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a la información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar en sitio en cuanto a su totalidad en cantidad y

calidad dada la extensión del sistema ferroviario nacional concesionado y la modalidad de las inspecciones, que han sido realizadas –y lo son– por excepción.

Esta es la prueba acabada de la ineficacia, de la inoperancia, de la ineficiencia del órgano de contralor. Más grave todavía es que los funcionarios a cargo de la renegociación acepten y suscriban acuerdos con las empresas, con informes que realizan las mismas empresas.

Esto corrobora lo dicho previamente. Es de una total irresponsabilidad negociar contratos sin tener una política ferroviaria nacional y un marco regulatorio que traduzca en hechos sus facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias.

Estamos entonces analizando un acta-acuerdo entre el Estado y NCA S.A. La columna vertebral del mismo la conforman el patrimonio, la rentabilidad y las inversiones compuestas por informes proporcionados por una de las partes, que es la empresa. La otra es el Estado, que debería estar defendiendo su patrimonio, y acepta sin corroborar la veracidad de los datos que la empresa le proporciona.

Esto es lo que algunos llaman el Estado bobo, el Estado que no ve, que no controla, que no sanciona y que solamente acepta.

Esto se refleja también en el acta-acuerdo, ya que en la cláusula cuarta, donde se trata sobre el Estado de la red concesionada, se efectúa una remisión a anexos que constituyen parte integrante del acuerdo. Más precisamente nos estamos refiriendo a los anexos II, III y IV.

El anexo II precisa el estado actual de la ley, donde se detalla por sectores la velocidad de circulación y cuáles son los tramos donde la carga máxima a transportar se encuentra por debajo de las veinte toneladas de eje.

El anexo III detalla el estado actual del señalamiento, las comunicaciones, obras de arte y otros. El anexo IV revela el inventario y el estado actual del material rodante.

También en esa misma cláusula se estipula un plazo de 180 días para que la empresa presente información referida al estado de los bienes inmuebles de la concesión. En su último párrafo culmina con un reconocimiento expreso de que la información contenida en los anexos mencionados fue proporcionada otra vez por el concesionario. Esto es para nosotros deplorable e inaceptable.

Las objeciones que realizamos a la cláusula quinta, que se refiere a las inversiones, constituyen otro de los argumentos que fundamentan nuestro rechazo al acuerdo. Esta cláusula modifica el contrato original de la concesión, donde se establecían montos determinados para las inversiones a realizar en la totalidad del contrato, a cargo y riesgo exclusivo del concesionario.

Ahora no sólo se readecua el plan de inversiones en función de la nueva categorización de la red, lo que permite al concesionario invertir donde crea conveniente en función de una mayor rentabilidad, de sus propios intereses, no de los del Estado ni mucho menos de los de los usuarios. Pero además se pacta un porcentaje equivalente al 10,5 por ciento del monto de la facturación total anual, que no podrá ser inferior al mínimo obligatorio de 15 millones de pesos anuales.

Todos conocemos la incertidumbre que crea el hecho de que el Estado no tenga órganos competentes para controlar y fiscalizar las administraciones de las empresas, con los artilugios a los que éstas nos tienen acostumbrados cuando incumplen los acuerdos pactados.

La novedad es la presencia del Estado en las inversiones de las empresas ferroviarias de carga concesionadas, que produce una consecuencia asombrosa: transforma en nulo el riesgo empresario, constituyendo por ende un incremento en la rentabilidad del concesionario a costa de todo el pueblo argentino.

Del mismo modo que en los otros contratos renegociados, que oportunamente analizaremos, el Estado realiza aportes para las inversiones de dos diferentes maneras. La primera es la que se acuerda en la cláusula decimoséptima, que trata sobre la resolución de reclamos mutuos.

Esta cláusula amerita una consideración especial porque está basada en compensaciones de sumas de dinero que se reclaman ambas partes. El Estado reclama por falta de pago de canon, alquileres, multas, sanciones en general, incumplimiento de inversiones comprometidas y no realizadas, alquileres de locomotoras impagos, etcétera, un total de 107.980.000 pesos.

Por su parte, por material rodante, equipamiento y rodados no incorporados por el Estado concedente, la empresa concesionaria pretende la suma de 47.490.000 pesos.

Cabe recordar una vez más que después de trece años de concesión no existe un inventario de los bienes muebles o inmuebles realizado o al menos avalado por el Estado. Esto significa que la pretensión del concesionario en esta renegociación está fundamentada en su propio informe. La diferencia entre ambos reclamos es de 60.490.000 pesos a favor del Estado. Este sería el aporte que el Estado va a realizar para inversiones a favor de la concesionaria, con la obligación de aquélla de efectivizarla en 18 años. Esto es absolutamente inaceptable. No se puede compensar con el canon, no es negociable, ya que es una obligación contractual que desde lo económico forma parte de la renta nacional.

Antes de renegociar el Estado debería haber exigido que la empresa cumplimente con lo pactado contractualmente, es decir que pague la suma adeudada.

En este contrato no se habla de aumento de tarifas, ¿por qué? Porque la concesionaria aumentó desde el año 2002 entre un 35 y un 163 por ciento sus tarifas, o sea que como mínimo triplicó sus ingresos. Y lo más doloroso es que el Estado concedente fue siempre consciente de esa situación y nunca dijo nada.

O sea, triplicó sus ganancias, no pagó el canon y ahora en una renegociación realizada bajo el manto de la crisis económica y la ley de emergencia, la empresa va por más. Dieciocho años más para pagar lo adeudado pero reinvertido en la misma concesión.

Por eso, ¿cómo se puede desde el Ejecutivo denostar el proceso privatizador de los 90 si con su firma se ratifica este acuerdo profundizando el manto de sospecha de corrupción que cubrió aquella época?

Para terminar, decimos lo mismo con respecto a las sanciones y las multas y hacemos referencia a lo que dijo el Defensor del Pueblo de la Nación en la audiencia pública. Para nosotros multas y sanciones son sinónimo de no cumplimiento, y por ende el Estado debe exigir el pago.

Dadas las exigencias de tiempo voy a solicitar que el resto de mi discurso sea insertado en la versión taquigráfica. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Cigogna. – Señora presidenta: para ilustración de la Cámara quiero decir que me sorprende la actitud del bloque radical porque el

presidente de la comisión bicameral es el senador Morales que pertenece a ese bloque. Así que las objeciones sobre el modo en que se maneja la comisión se las podrían transmitir a él.

Además, tanto el caso de Ferro Expreso Pampeano como este que estamos considerando, que tan horripilante le parece al bloque de diputados, fueron dictaminados positivamente por el señor senador Morales.

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Camaño. – Señora presidenta: lamento que los que no sepan manejar Internet tampoco quieran escuchar lo que dice por lo menos la señora diputada Tate, que está cuestionando el contrato.

Me parece que el error que podemos cometer con el tema de los contratos de concesión es creer que este tema se puede resolver mágicamente, dando vuelta la página de la historia.

Nosotros somos todos dirigentes políticos. Algunos hemos tenido responsabilidades de gobierno y otros representatividades electorales, y creo que es tiempo de poner esta discusión en su justo lugar.

Nosotros no podemos dar vuelta la página de la historia, como se pretende desde los discursos fáciles, por la sencilla razón de que acá hay inversiones que están protegidas y cada una de las acciones que hagamos con respecto a los contratos comprometen al Estado argentino. De hecho tenemos un fuerte gasto para tratar de resolver algunas cuestiones que tenemos en tribunales internacionales.

O sea que no se trata de que vamos a tirar las sesenta y pico concesiones de la década del 90 al diablo y vamos a estatizar absolutamente todo, o vamos a echar a todos porque son todos iguales. Yo no creo eso. Creo que tenemos que tener la posibilidad de revisar los contratos uno por uno, como se está haciendo, y en el marco de lo que significa una renegociación. Debemos analizar todos los antecedentes de estas privatizaciones. La documentación que se revisa es mucha, no solamente porque la envergadura de la inversión amerita que los contratos tengan muchas fojas, sino porque a lo largo de estos años se han ido produciendo infinidad de incidentes en las concesiones, que llevaron de

tener que abonar una simple multa por un incumplimiento a cuestiones más profundas como, por ejemplo, modificar el contrato por el método de las adendas.

Eso ya ocurrió en alguna de las concesiones, por lo que es bueno que cuando revisemos la documentación veamos qué estuvo haciendo cada uno. Es cierto que algunos contratos poseen alguna buena intención en los inicios, pero luego es dejada a un lado por funcionarios ocasionales mediante la utilización de las adendas que modifican sustancialmente las condiciones de los contratos.

Entonces, de una vez por todas pongamos la discusión de los contratos en su lugar. No podemos decir que más de sesenta y pico de contratos que se están renegotiando están mal, porque no es creíble. Probablemente haya contratos que a mí no me gusten y que considere que la renegociación debió haberse estirado un poco más a favor del Estado, pero no se puede decir que los sesenta y pico de contratos hayan sido mal renegotiados.

El otro tema que debemos poner sobre la mesa alguna vez en el momento de discutir la renegociación de los contratos –lo haré ahora– tiene que ver con la forma en que está renegotiando el Poder Ejecutivo. Lo está haciendo en el marco de una ley que sancionó este Congreso de la Nación. Esto lo manifiesto porque alguien por ahí propuso eliminar la comisión. Quien hizo esa propuesta debería presentar un proyecto en tal sentido. Me imagino que el Poder Ejecutivo va a estar muy contento si eliminamos el único instrumento que posibilita una suerte de control que todavía tenemos en el marco del Congreso.

Por medio de la ley 25.561 instruimos al Poder Ejecutivo sobre la manera que tenía que renegociar los contratos. Por ejemplo, le fijamos criterios rectores. En ningún momento le dijimos que mirara con lupa los antecedentes. Lo que le dijimos fue que verificase el impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos, porque uno de los temas fundamentales tenía que ver con las tarifas.

Lo cierto es que llevamos unos cuantos años de gobierno –desde 2001 hasta acá– y más allá de las cosas que hacemos en este ámbito, porque somos todos políticos, las tarifas no se han

desbordado. Esto ni siquiera ocurrió en contratos en los que taxativamente se decía que las tarifas estaban dolarizadas o indexadas de determinada manera. Además, existían derechos que fueron adquiridos claramente.

La otra cuestión que le solicitamos verificar al Poder Ejecutivo en el marco de la renegociación, tenía que ver con la calidad de los servicios y de los planes de inversión, cuando estuviesen previstos contractualmente.

Tal como ha dicho el señor diputado Cigogna, en la comisión podemos hablar de otra manera. Por ejemplo podemos compartir la idea de que todo esto está bien renegotiado. De hecho, la primera oposición –la Unión Cívica Radical– preside la comisión por disposición expresa de la ley. En este momento la presidencia de esa comisión está en manos del Senado. También la Unión Cívica Radical acompañó la aprobación de este contrato. Supongo que debe ser por este clima de trabajo diferente que existe en la comisión. Por eso, en lo que se refiere a la calidad de los servicios y a los planes de inversión, no nos gusta lo que se hizo en la década del 90, pero tampoco nos gusta cuando corregimos esos planes de inversión. O sea que no estamos de acuerdo con que se modifique lo establecido en el contrato original sin que se advierta en qué contexto se lo está haciendo, porque no se trata de modificar porque sí.

Reitero que en el marco de una renegociación se pueden introducir cambios siempre y cuando la modificación de la obligación de la inversión tenga que ver con mejoras sustanciales.

Otras cuestiones que en la ley 25.561 le dijimos al Poder Ejecutivo que tuviera en cuenta a la hora de renegociar eran: el interés de los usuarios, la accesibilidad de los servicios, la seguridad de los sistemas y la rentabilidad de las empresas. Estos son los criterios rectores que nosotros como Poder Legislativo hemos dado al Poder Ejecutivo para que emprenda las renegociaciones.

Es cierto que el material de análisis con que cuenta el Poder Ejecutivo es escaso. Tan así es que ésta ha sido la queja permanente de la UNIREN en todas las reuniones que ha habido con la comisión. Hay renegociaciones en las cuales se tienen que constituir en pesquisadores de la información. ¿Cómo no va a ser cierto si en este mismo recinto, cuando aprobamos la

constitución de ENARSA, declaramos ante todo el mundo que el nuestro es uno de los pocos países que no sabe qué tiene en materia hidrocarburífera! Claro que es verdad que no hay información y que cada vez que la UNIREN tiene que constituirse en renegociadora de un contrato anda pesquisando la información para poder conformar el cuadro de situación que le permita evaluar cuáles son las condiciones de la renegociación.

¿Cuáles son las cuestiones que debemos tener en cuenta como comisión bicameral? Tenemos que controlar, verificar y dictaminar sobre lo actuado por el Poder Ejecutivo ciñendo nuestra misión a la corroboración de que el Poder Ejecutivo se ajustó a los criterios que le fijamos en la ley 25.561.

Al inicio de su alocución, la señora diputada Tate planteó una cuestión menor que tiene que ver con el dictamen del procurador. En el contexto de todo el discurso, en el que decía que no lo iba a aprobar porque está sospechado, pareciera que la cuestión tuviera una envergadura tal que no debiera aprobarse. Sin embargo, cuando se revisa la documentación, se advierte claramente que es un tema absolutamente menor.

Tengo en mi poder el dictamen número 430 del procurador Guglielmino, que está debidamente contestado por el señor Rotamel, del equipo técnico de transporte de la UNIREN. Allí el procurador le dice que a los efectos de expedirse necesita que le aclaren, en relación con lo previsto en la cláusula quinta –que es la que tiene que ver con las inversiones– cuál es el primer ejercicio que habrá de ser considerado en punto al monto anual obligatorio comprometido y, a su vez, su relación con el monto contenido en el anexo VII. La UNIREN le contesta escuetamente: “El primer ejercicio a considerar es el correspondiente al año 2006.”

Es un tema menor; absolutamente menor. Lo que ocurre es que los señores diputados no tienen los dictámenes, la comisión está trabajando y no se sabe quién está, y parece que estuviéramos incurriendo en pecados capitales.

No creo que seamos una escribanía y tampoco creo que el Poder Ejecutivo lo sea. Y como no creo que el Poder Ejecutivo sea una escribanía, me opongo a algunos contratos que se están renegociando.

¿Qué contiene el acuerdo que nos ha llevado a firmar el dictamen de mayoría y a aprobar esta renegociación? Hay un incremento significativo de la participación ferroviaria en el transporte de carga. También podemos mencionar la rehabilitación de la infraestructura de la red troncal, la modernización tecnológica del material rodante y el equipamiento en general, la generación de fuentes de trabajo asociada a una amplia gama de actividades vinculadas al sector a partir de la realización de obras y el incremento de la actividad, la rehabilitación de los servicios de trenes interurbanos de pasajeros de la red troncal, el impulso del transporte intermodal, la integración de los corredores de transporte intercontinentales, la promoción de los servicios interurbanos de carácter regional sobre la red secundaria, la modernización de las terminales portuarias y la mejora de la accesibilidad ferroviaria multimodal.

¿Cuáles son las acciones que se implementan a través de esta acta acuerdo? Algunas de las acciones ya fueron señaladas en una excelente reseña que lamento mucho que no hayan escuchado. Cada vez que se informa sobre algunos de los acuerdos el diputado Marconato trae una síntesis y una reseña ajustada de lo que se acuerda y advierto que no se lo escucha. Lo volveré a repetir.

En el plan de inversiones se readecuaron las funciones de la categorización y se practicó una nueva determinación de la circulación de las cargas. Se estableció un monto anual mínimo de inversiones en infraestructura, material rodante, señalamiento y comunicaciones a cargo del concesionario.

Se establece que este monto es el equivalente al 10,5 por ciento de la facturación anual y que no puede ser inferior a 15 millones de pesos, que es aproximadamente el equivalente al 10,5 por ciento de la facturación anual actual, que se estima en 150 millones de pesos. A esto se tiene que adicionar la suma de lo que resulta de la cláusula decimosexta, es decir, el saldo a favor del concedente producto del neteo del que acá se habló del reclamo mutuo, que al 31 de agosto de 2004, según surge del acta acuerdo, asciende a aproximadamente 60 millones y medio de pesos, suma que el concesionario deberá invertir adicionalmente a lo largo del plazo remanente de la concesión a través de aportes

anuales del 2,23 por ciento. Su facturación total no es inferior a 3.370.555 pesos.

Sumando los conceptos estamos hablando de un monto mínimo a invertir por parte del concesionario de 330 millones de pesos.

Por supuesto que proyectando el incremento que en el tránsito de las cargas estas nuevas inversiones hacen posible y el consiguiente incremento de la facturación del concesionario –a lo cual el acta acuerdo está atando las inversiones– ese monto tiene que ser superado ampliamente. Un aspecto sumamente importante ligado a las inversiones y un avance respecto a la situación actual es la exigencia que incorpora el acta-acuerdo del Nuevo Central Argentino respecto a que los concesionarios deberán presentar ante la autoridad de aplicación y someter a su consideración un avance del plan anual de inversiones.

Otro aspecto positivo pasa por la exigencia a los concesionarios de presentar cada año un plan anual de mantenimiento, que debe ser realizado con fondos propios de los concesionarios.

Las normas de mantenimiento pueden ser revisadas, modificadas o complementadas, siempre que existan motivos razonables –por ejemplo, los cambios tecnológicos– y se analice el impacto económico que generen.

Con respecto al tema del canon, en el contrato que estamos tratando se fija en un 3 por ciento del monto de facturación anual. Esto también constituye, a nuestro modesto entender, una mejora respecto de las condiciones actuales, porque el canon deja de ser una suma fija y se liga a la facturación del concesionario, evitando que quede desactualizado.

El tema de las tarifas también resulta importante destacarlo. El acta-acuerdo no modifica los cuadros tarifarios, y se mantienen los límites máximo y mínimo.

La autoridad de aplicación podrá habilitar un tercer operador de carga para transportar productos con origen en la red concesionada, cuando existiera la imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del concesionario.

Los concesionarios están autorizados para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, destinando un 50 por ciento de los ingresos, netos de IVA e impuestos provenientes de las nue-

vas explotaciones no contempladas en el pliego o contrato de concesión, al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano.

Los concesionarios quedan facultados para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios, algo que debe ser previamente sometido a la autoridad de aplicación.

Otro tema es el de la contabilidad regulatoria a la que debe someterse el concesionario, la que va a permitir individualizar el centro de costos y gastos por conceptos. Deberá llevar un registro contable con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en gastos de administración, comercialización, explotación y otros.

En materia de calidad, el diputado Marconato planteaba vincular el control con un plan de calidad basado en las normas ISO dentro de los doce meses de entrada en vigencia de los acuerdos.

También se habla de la renuncia expresa de los juicios ante el CIADI, a pesar de que muchos me dirán que muchos concesionarios no los han iniciado. Esta es una regla que figura en todas las renegociaciones de la UNIREN.

Bajo ningún punto de vista podemos analizar con seriedad las negociaciones si no advertimos claramente qué tenemos en cada uno de los platillos de la balanza, nos guste o no, o sea culpable quien sea. Hoy hemos tenido una sesión para un sillón de un psicólogo, pues nos hemos pasado facturas permanentemente por la actividad política.

Sea responsable quien sea, lo cierto es que hubo un proceso en la década del 90 de formulación del Estado. Con una visión histórica, hoy podemos llegar a advertir claramente las falencias. Dada la contemporaneidad, incluso algunos de quienes estamos hoy en la Cámara no advertíamos claramente lo que estaba ocurriendo. Sí advertíamos algunas cuestiones que creíamos que eran perjudiciales. Sí nos opusimos; no es como se dijo por acá que todo lo votábamos. Nos opusimos a un montón de leyes de privatización que considerábamos que ni siquiera estaban adecuadas al momento histórico que estábamos viviendo. Pero en este momento, a la hora de evaluar, tanto el Poder Ejecutivo como nosotros y cualquier dirigente

político de cualquier partido tiene que tener en cuenta en qué contexto se está volviendo a hablar de empresas privatizadas. (*Aplausos.*)

Sra. Presidenta (Vaca Narvaja). – Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. González. – Señora presidenta: en primer lugar, quisiera decir que atento a lo manifestado por los oradores preopinantes, incluso por el miembro informante –cuya exposición ha sido tan elogiada y su informe muy completos dable reconocer que aquellos que nos abocamos al estudio de los distintos contratos renegociados, y los observamos, nos comprometemos con la realidad que nos toca vivir. Tan comprometidos estamos con esa realidad que analizamos punto por punto lo que el señor De Vido toma como decisión de acuerdo a quién tiene que beneficiar o no.

Entonces, cuando estudio la documentación que nos manda el señor De Vido a través de la UNIREN, observo que el órgano de control no pudo realizar inspecciones –lo dice la propia acta-acuerdo– en cuanto a cantidad y calidad del Nuevo Central Argentino debido a la muy larga extensión del sistema ferroviario nacional concesionado. Esto lo ha leído la señora diputada Tate: las inspecciones realizadas constituyen una excepción.

Entonces: ¡alerta, María América! Vamos a ver qué pasa con este contrato que ha firmado el Poder Ejecutivo. Coincido plenamente con que el Poder Ejecutivo no es una escribanía sino una máquina de ratificar el mismo modelo. No cambia ni un punto del mismo modelo: hasta yo me aburro de hacer las mismas observaciones.

Estamos ante una empresa que no es como Ferrosur Pampeano, que no había cumplido con nada, no había pagado el canon, las multas ni había hecho las inversiones previstas. Al contrario; estamos ante una empresa ejemplar que pagó todo, hizo todo y no debe nada. En consecuencia, como premio, atento a las circunstancias de tiempo y lugar, tenemos que felicitarla y ratificar el acta acuerdo.

Entonces, en el afán de investigar, empiezo a buscar. Pagaron el canon. Como bien dijo el miembro informante, el 30 por ciento de dicho monto va a la ANSES.

Realmente quiero felicitar a todos mis colegas por lo consustanciados que están con la preocupación por el tema de los trabajadores jubila-

dos y pensionados. Prácticamente todo el mundo preguntó al jefe de Gabinete sobre ese tema.

De esta manera, por deformación profesional, pienso que si el 30 por ciento del canon iba a la ANSES, le estamos renovando el contrato a esta gente porque lo ha cumplido al pie de la letra.

Debo señalar que de acuerdo con los datos brindados por la propia CNRT la empresa debe a la ANSES el 30 por ciento del canon impago durante 11 años, y aquí tenemos que escuchar que el jefe de Gabinete nos viene a decir que quiere movilidad para los jubilados de acuerdo a lo recaudado.

¿Con esta eficiencia vamos a someter la suerte de los jubilados a lo que se pueda recaudar o no? En consecuencia, ¿vamos a tener que esperar 14 años si nos toca un funcionario que no es exitoso en la recaudación? Deben 3.131.000 pesos, y entre todos los ferrocarriles deben más de veinte millones a la ANSES. Sin embargo, los estamos premiando con la renovación y diciendo encima que les vamos a pagar por lo recaudado. Esta es la primera observación por la cual me opongo y se opone mi bloque.

Por otro lado, dicen que las tarifas no se tocan. Esto es muy bueno, pero ni las vieron, porque el límite tarifario superior que había en el acta-acuerdo anterior no lo hay ahora. Es el mismo modelo que Ferrosur Pampeano. Si ustedes leyeran la versión taquigráfica de lo que yo dije en el caso de Ferrosur Pampeano, me dirían: “María América: ahorrarte estas palabras y leenos lo que dijiste en aquella oportunidad”. Es exactamente igual; no se pone nada en el acta-acuerdo con respecto al límite superior de las tarifas. Claro, como estamos en una situación bárbara y el poder adquisitivo es muy bueno, las tarifas pueden ser aumentadas de cualquier manera; además, esta empresa presta un servicio excepcional, ya que ha hecho inversiones para dejar todo a nuevo, a tal punto que es un ejemplo de empresa modelo como para llevarla a Japón para competir con el tren bala. Dicen que en el futuro se van a poner de acuerdo concesionario y concedente. ¡Qué bárbaro! “Juan Pueblo” no tiene nada que ver.

Yo no soy escribana; soy abogada y diputada, de modo que no me considero escribana de nada. Por eso digo “no”. Yo quiero opinar. Como

dije la vez pasada, cuando se hicieron estas privatizaciones la esposa del presidente –señora Fernández, hoy senadora– a voz en cuello –como lo hace María América en este momento– se oponía, y ahora, sin voz en el cuello, ratifica todo lo que le mandan desde el Poder Ejecutivo.

Fíjense lo que decía el miembro informante de la comisión bicameral, senador Capitanich, con quien fuimos a Olavarría, desde donde Amalita Fortabat va a venir el 11 de septiembre para evitar otra aprobación ficta. En ese momento el senador Capitanich decía, con respecto a Ferrosur Roca: “Creemos que las bases de renegociación del contrato deben pormenorizadamente tener el inventario de carácter patrimonial, tanto de bienes muebles e inmuebles, que efectivamente estaba en el pliego en forma anticipada pero que es necesario tenerlo con rigurosidad analítica antes de la firma del contrato de renegociación. Es absolutamente necesario tener el inventario patrimonial de los bienes muebles y de los bienes inmuebles de determinados tipos de intangibles que deben ser incorporados con valor contractual, con la tasa de amortización, con el objeto de que el valor residual surgido como valor de origen menos las amortizaciones proyectadas en el tiempo sea equivalente al programa de inversión necesario para garantizar el mantenimiento de la prestación del servicio en condiciones de solvencia.” Más completo que estas palabras del senador Capitanich es imposible.

¿Dónde está el inventario? ¿Qué inventario vieron? No hay inventario, no hicieron inventario. En el acta-acuerdo se establecía que la empresa tenía que hacer un inventario, como bien dice el senador Capitanich. Lo dice, pero no lo cumple.

El contrato original decía: “El concesionario mantendrá un inventario actualizado de los bienes otorgados por el Estado nacional.” Ahora bien, como el concesionario se portó tan bien y fue tan cumplidor, lo vamos a premiar permitiéndole que haga un inventario una vez cada década, por ejemplo. Después de una década de no haberlo hecho, ahora le permitimos que haga el primer inventario dentro de 180 días. Se firma un acta acuerdo de renegociación del contrato de un ferrocarril sin saber cuántos vagones tiene, porque no hay inventario; es decir que lo hacemos sin beneficio de inventario.

Por eso digo que no. En la medida en que la renegociación de los contratos se haga exclusivamente en beneficio de las empresas y no del pueblo, que es quien termina pagando, nosotros nos vemos obligados a decir “no”. De ninguna manera estamos reiterando el no por el no, sino que punto por punto explicamos detalladamente por qué nos pronunciamos de esta manera.

Pregunten a Camargo Correa si cuando compró a Amalita Fortabat el ferrocarril Roca también lo hizo sin beneficio de inventario. ¿Qué interés tiene De Vido con Camargo Correa? Tengo dudas. Desconfío, como en el juego de los chicos; y tengo todo el derecho a desconfiar. Probablemente no pueda probarle nada a ese señor, pero tengo todo el derecho a desconfiar, porque no es posible que llevemos a cabo una renegociación a dieciocho años vista, sin beneficio de inventario, pudiendo sólo hacerlo luego de una década de concesión.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Alberto Edgardo Balestrini.

Sra. González. – Veamos si encontramos alguna otra cosita que pueda interesarnos.

Nuevo Central Argentino debe 20.700.000 pesos de canon, y las inversiones arrojan un saldo no realizado de 80.330.000 pesos. Por otro lado, se aplicaron multas por 6.310.000 pesos. Todo ello suma la módica cifra de aproximadamente 108 millones de pesos, que debería haber cobrado el Estado. Oportunamente dije: si vamos a renegociar, pongámonos de acuerdo en lo que se debe. Nos pusimos de acuerdo, pero la deuda se renegocia a la mitad. Así, por obra del señor De Vido, la empresa deberá al Estado 47.490.000 pesos.

Quisiera que se haga lo mismo con los deudores hipotecarios, con Juan Pérez, que va a reclamar a Tribunales porque le rematan su casa ya que sobre él pesa una deuda, o tiene una prenda por su auto, pero no puede justificar que no paga porque está sin trabajo o porque lo echaron.

El acreedor tiene derecho a cobrar, y yo, como Estado, también quiero cobrar. Quiero que la empresa pague porque soy representante del pueblo argentino y no del señor De Vido, ni de los ferrocarriles, ni de las empresas. Si De Vido es representante de la empresa y le descuenta el 50 por ciento de la deuda, nosotros decimos

que no. Y no hacemos esto *pour la galerie*; no quiero regalar ni un centavo. Quiero que la empresa pague todo lo que tiene que pagar, porque no cumplió.

El saldo a favor del Estado es de 60.490.000 pesos. En el acta acuerdo se dispone que ese saldo sea aplicado por el nuevo concesionario a inversiones de infraestructura. Ahora bien, ¿en cuánto tiempo? ¿Dos, tres, cinco, diez años? No, dieciocho años. Es decir que disponemos una quita de la deuda y respecto del saldo damos a la empresa dieciocho años para que haga las inversiones.

Quiero una ley igual para los deudores hipotecarios. Démosles dieciocho años para que puedan pagar su casa, su vivienda única... Y no me vengan con un country o cosas por el estilo. Estamos hablando de una persona que, por la Constitución Nacional, tiene derecho a una vivienda digna, como reclama Norma, esa mujer que desde hace años vive a las puertas del Congreso. Quiero poder decir a Norma: nosotros te damos, como De Vido les da a los ferrocarriles, 18 años para que te compres una casa, y encima te hago la quita del 50 por ciento. Elegí una casa decente, nada de riquezas ni de lujos, y yo te doy 18 años y te condono el 50 por ciento de la deuda; el resto lo paga De Vido. No lo voy a pagar yo.

De este modo el concesionario tiene dos beneficios: uno, se le reduce el capital, y aparte no hay intereses. No corren más los intereses, olvídense de ellos.

Las deudas a partir de este gobierno y de la renegociación de los contratos, con plena estabilidad, con el uno a uno –Dios nos libre y nos guarde, pero ya que lo nombraron yo lo nombro también, Dios quiera que no pase nada– no conllevan intereses. Todo es capital, puro capital en 18 años. Si 20 años no es nada, como dice el tango, 18 es menos. Entonces, no le vamos a cobrar intereses. Que haga las inversiones que quiera, muy bien.

Pasemos al tema del canon. Antes el canon era un monto fijo y ahora tenemos la suerte de que es sobre la recaudación. Me quedo más tranquila, duermo sin frazadas hoy y sin almohada.

¿Quién controla la recaudación si no pueden controlar siquiera los kilómetros de distancia que cubre el ferrocarril? Van a recaudar y a decir:

recaudé tanto y pago tanto, el 3 por ciento. Esto es lo que recaudé. Van, miran los balances, está todo muy bien, perfecto. Sí, sí, sí, está todo, el 3 por ciento. Antes era malo porque era un monto fijo. ¡Guay del que no lo pudiera pagar!

A lo mejor tenía pérdida y no podía pagar el canon. Ahora, para asegurarnos de que puede pagar en tiempo y forma, le decimos, quédese tranquilo porque le vamos a cobrar sobre lo que facture.

De ahora en más el carnicero, cuando va Abad a cobrarle la jubilación, la AFIP, el IVA, ganancias, ingresos brutos, le tiene que decir: momentito, mire, yo no le puedo pagar porque ésta es la facturación. Tengo tres hijos, los tengo que mandar al colegio, alimentarlos, comprarles los útiles, no recaudamos y no me alcanza para pagar.

Bueno, que hagan lo mismo con ellos. Ellos van a pagar si tienen ganancias sobre el 3 por ciento de lo facturado. Si facturan poco, nosotros cobramos poco. Total son 18 años, no es tanto tiempo. Dieciocho años no es para tanto.

Antes, en el contrato original no se le permitía hacer contratos de alquiler, etcétera. Entiendo que está bien que se le permita hacer contratos sobre bienes muebles, inmuebles, en los municipios, espacios aéreos, subsuelos, explorar una mina a ver si se encuentra petróleo. Eso está perfecto, todo lo que quieran, pero ¿qué estimaciones económicas se hicieron de ese rédito que va a obtener? Porque es un enriquecimiento que tendrá la empresa. Antes no lo podía hacer y ahora le estamos dando una mejora.

Sí, señor: puede subalquilar lo que quiera, ya sea espacio aéreo, subterráneo, lo que quiera. Puede hacerlo, no hay ningún problema. Pero, ¿qué estimamos nosotros, estimamos esa ganancia o lo va a hacer a título gratuito? ¿Es una ONG este ferrocarril? No es una ONG, lo hace a título lucrativo y en consecuencia tendría que haber una estimación.

Por estas razones digo que no, y también lo dice el bloque, confiando en lo que ha estudiado, porque no estamos para nada de acuerdo con que las inversiones que tenía que hacer en los años 2004 y 2005 las haga ahora el Estado. Para nada estamos de acuerdo con eso.

No quiero que lo haga Juan Pueblo porque hay muchas cuestiones previas a que yo le ten-

ga que dar a este ferrocarril este tipo de subsidio. Como lo dijo el gobierno, que de hecho mandó un proyecto que está dormido en alguna comisión, y como lo dijo también el defensor del pueblo en la audiencia pública, quiero discutir una política general de renegociación de servicios públicos.

No es que nosotros tengamos que ser una escribanía. ¿Somos o no somos una escribanía? Somos el Poder Legislativo y tenemos el derecho de estudiar el proyecto de ley que remitió el Poder Ejecutivo, corregirlo o no, y sancionar una verdadera norma para que se pueda efectuar una renegociación de los contratos de servicios públicos. No pretendo que la empresa pierda, no soy tan ridícula; es razonable que tengan una ganancia en función del riesgo. Lo único que pido es que no se les garantice que no correrán riesgo alguno y que los beneficiarios —el conjunto de los ciudadanos— podamos defendernos debidamente.

Por lo expuesto, y por otras razones que solicito se inserten en el Diario de Sesiones, observaremos el acta acuerdo del Nuevo Central Argentino. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Balestrini). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Camaño. — Señor presidente: sin ánimo de entrar en una polémica, aclaro que los inventarios de la empresa figuran en el acta acuerdo. En el anexo IV se halla el inventario del estado del material rodante y en el anexo III, el correspondiente al estado actual de las obras de arte y las comunicaciones.

Sr. Presidente (Balestrini). — Tiene la palabra la señora diputada por la Capital.

Sra. González. — Señor presidente: sé que mi colega es muy estudiosa y no quiero debatir con ella, pero para mí no tiene valor un inventario realizado por la empresa.

Sr. Presidente (Balestrini). — Se va a votar en general y en particular el dictamen de mayoría de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo nacional, recaído en el proyecto de resolución por el cual se aprueba la propuesta de acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (Orden del Día N° 873).

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente (Balestrini). — Queda sancionado el proyecto de resolución.¹

Se harán las comunicaciones pertinentes.

24

INGRESO DE TROPAS EXTRANJERAS Y SALIDA DE FUERZAS NACIONALES

Sr. Presidente (Balestrini). — Corresponde considerar el proyecto de ley venido en revisión del Honorable Senado por el cual se autoriza el ingreso al país de tropas extranjeras y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para participar del Programa de Ejecuciones Combinadas desde el 1° de septiembre hasta el 31 de agosto del año próximo (expediente 117-S.-2006).

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 comunicarle que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente proyecto de ley que paso en revisión a esa Honorable Cámara.

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° — Autorízase la entrada de tropas extranjeras al territorio nacional y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para que participen del programa de ejercitaciones combinadas desde el 1° de septiembre de 2006 hasta el 31 de agosto de 2007, de acuerdo a la información detallada en los Anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV que forman parte integrante de la presente ley.

Art. 2° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Saludo a usted muy atentamente.

DANIEL O. SCIOLI.

Juan H. Estrada.

Secretario parlamentario del Senado.

ANTECEDENTE

I

Buenos Aires, 28 de agosto de 2006.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad, con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley tendiente a autorizar la salida

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 88.)

de personal y medios de la Armada Argentina, del Ejército Argentino y de la Fuerza Aérea Argentina del territorio de la Nación, y el ingreso de tropas extranjeras en él, según correspondiere, en los ejercicios combinados Solidaridad 2006, Viekaren VIII 2006, Integración 2006, Júpiter 2006, Fraternal XXV 2006, Araex VII 2006, Inalaf II 2007, Panamax 2007, Acrux III 2007, Araucaria, Hermandad, Saci, Duen-de, Andes 2006 y Tanque 2006, a realizarse fuera y dentro del territorio nacional, en el marco del Programa de Ejercitaciones Combinadas para el período 1º de septiembre de 2006 al 31 de agosto de 2007.

La autorización solicitada se encuadra en el artículo 75, inciso 28, de la Constitución Nacional que establece, entre las facultades correspondientes al Congreso Nacional, la de permitir la introducción de tropas extranjeras en el territorio de la Nación, y la salida de las fuerzas nacionales fuera de él.

Tradicionalmente, nuestro país ha llevado a cabo una serie de ejercicios combinados con diferentes países con el de reforzar la cooperación bilateral y multilateral entre las fuerzas armadas nacionales y extranjeras. Este es el caso de los ejercicios Fuerzas Unidas, Cabañas, Cruz del Sur, Ceibo, Fraternal, Fluvial, Araex y Tanba, entre otros. La práctica de ejercicios combinados de este tipo ha permitido la consolidación del acercamiento de las fuerzas armadas nacionales y extranjeras en el terreno. Esto naturalmente conduce a la integración de las fuerzas militares y al perfeccionamiento de los cuadros. Asimismo, la realización de ejercicios de este tipo se inscribe dentro de la política de fomento de la confianza mutua y la cooperación regional.

Cabe destacar que el programa que se eleva ha sido elaborado por el Ministerio de Defensa con la información suministrada por el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y los estados mayores generales de cada una de las fuerzas armadas.

En consecuencia, se eleva el presente proyecto de ley a fin de que vuestra honorabilidad autorice tanto el ingreso de las tropas extranjeras como la salida de las fuerzas nacionales, según corresponda.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 1.114

NÉSTOR C. KIRCHNER.

*Alberto A. Fernández. – Jorge E. Taiana.
– Nilda C. Garré.*

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Autorízase la entrada de tropas extranjeras al territorio nacional y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para que participen del programa de ejercitaciones combinadas desde el 1º de septiembre de 2006 hasta el 31 de agosto de 2007, de acuerdo a la información de-

tallada en los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII XIII, XIV y XV que forman parte integrante de la presente ley.

Art. 2º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

NÉSTOR C. KIRCHNER.

*Alberto A. Fernández. – Jorge E. Taiana.
– Nilda C. Garré.*

ANEXO I

INFORMACION BASICA REQUERIDA
PARA LA AUTORIZACION
DE INTRODUCCION DE TROPAS
EXTRANJERAS EN EL TERRITORIO
DE LA NACION Y LA SALIDA DE FUERZAS
NACIONALES FUERA DE EL

1. *Tipo de actividad a desarrollar*

Ejercicio conjunto combinado de asistencia humanitaria Solidaridad 2006.

2. *Origen del proyecto*

- a) Agosto de 1997: Acuerdo de Cooperación en Materia de Catástrofes entre la República Argentina y la República de Chile;
- b) Diciembre de 1999: Ley 25.240 de aprobación del Acuerdo de Cooperación en Materia de Catástrofes entre la República Argentina y la República de Chile. (B.O. N° 29.323);
- c) Junio 2001: Juego /Seminar. Comprobación del Sistema de Cooperación en caso de Catástrofes entre Fuerzas Armadas de ambos países;
- d) Agosto de 2001: V Reunión de Interconsulta entre el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, el Estado Mayor de la Defensa Nacional y los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de ambas Repúblicas;
- e) Octubre 2004: Ejercicio Solidaridad 2004 con tropas en la zona de Río Turbio, República Argentina - Puerto Natales, República de Chile;
- f) Junio 2005: IX Reunión de Interconsulta entre el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, el Estado Mayor de la Defensa Nacional y los Altos Mandos de las Fuerzas Armadas de ambas Repúblicas.

3. *Fundamentos de los objetivos de la actividad:*

a) *Políticos:*

1. Contribuir a fortalecer los vínculos de integración entre República de Chile y la República Argentina, a través de medidas de transparencia y confianza mutua.
2. Crear un sólido vínculo entre ambas fuerzas armadas que facilite una mayor integración del sistema para casos de catástrofe.

- b) Estratégicos: Favorecer la operación de un modelo de integración civil-militar;
- c) Operativo: Continuar incrementando el nivel de adiestramiento para el planeamiento y ejecución de cada uno de los elementos participantes;
- d) De adiestramiento combinado:
1. Intercambiar experiencias sobre el apoyo que proporcionan las fuerzas armadas de ambos países en caso de catástrofes.
 2. Comprobar los beneficios y la factibilidad de modificaciones introducidas durante el año 2005 al Reglamento de Cooperación en casos de Catástrofes suscripto entre las fuerzas armadas de la República Argentina y de la República de Chile, como consecuencia de las experiencias obtenidas del ejercicio Solidaridad 2004.
- e) De interoperatividad: Fortalecer y optimizar la interoperatividad entre las fuerzas armadas de la República Argentina y de la República de Chile.

4. Configuración de la actividad:

- a) Lugar de realización: Zona de Puerto Williams, República de Chile;
- b) Fechas de ingreso/egreso, tiempo de duración de actividad: Primera quincena de octubre de 2006, con una duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
- República Argentina.
 - República de Chile.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipo, armamento

Las fuerzas armadas de la República Argentina y de la República de Chile ingresan sin armamento por país, superando los cuatrocientos (400) hombres por país.

Medios propios

- Un (1) buque de transporte.
- Un (1) buque tipo "aviso".
- Dos (2) helicópteros (Ejército).
- Un (1) avión Fokker F-28.
- Un (1) avión C - 130.
- Una (1) planta potabilizadora.
- Una (1) instalación sanitaria.
- Una (1) planta generadora de electricidad.
- Una (1) Ca MO = cien (100) hombres.
- Una (1) máquina vial.

- Cinco (5) M - 113.
- Una (1) M - 113 ambulancia.
- Un (1) equipo de rescate.
- Un (1) depósito de combustible.
- VUG a determinar.
- Una (1) compuerta o puente M-4.

Medios chilenos

- Dos (2) barcasas.
- Un (1) patrullero de servicio general.
- Dos (2) helicópteros (Armada - FACH).
- Un (1) Twin Otter.
- Un (1) avión C-130.
- Una (1) planta potabilizadora.
- Un (1) hospital de campaña o instalación sanitaria.
- Una (1) planta generadora de electricidad.
- Una (1) Ca MO = cien (100) hombres.
- Una (1) máquina vial.
- Dos (2) M - 113.
- Una (1) M - 113 ambulancia.
- Un (1) equipo de control de contaminación acuática.
- Tres (3) vehículos de uso general.
- Un (1) puente tijera.

d) Despliegue de las tropas y medios: Los medios a empeñar serán desplegados, desde sus asientos de paz hasta la zona de operaciones (Puerto Williams - Isla Navarino - República de Chile), por modo marítimo y aéreo. Una vez concentrados, los medios propios y los afectados por la parte chilena procederán a realizar el planeamiento y posterior prestación del apoyo, a través del empleo de medios terrestres aéreos y marítimos. Finalizado el apoyo, se replugarán a sus respectivos asientos paz, utilizando los mismos medios empleados para su despliegue;

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país, ni para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos cuatrocientos sesenta y seis mil trescientos noventa y dos con setenta y cinco/100 (\$ 466.392,75);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

5. Marco situacional

Ante la activación del Acuerdo de Cooperación en Materia de Catástrofes entre la República Argen-

tina y la República de Chile, por parte de esta última, producto de un hecho de origen natural ocurrido en Puerto Williams - República de Chile, la República Argentina resuelve emplear un apoyo de las fuerzas armadas, bajo el control del Comando del Area Estratégica Atlántica, agregándose en el lugar afectado al de la Región Militar Andina de la República de Chile.

Asimismo, medios de las fuerzas armadas chilenas serán desplazados hacia Puerto Williams por mar, por aire y tierra desde distintas guarniciones de paz, empleándose para algunos de ellos la ciudad de Ushuaia como zona de concentración. Dichos efectivos que ingresarían transitoriamente al territorio argentino no superarían la cantidad de cuatrocientos (400) hombres.

ANEXO II

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INTRODUCCION DE TROPAS EXTRANJERAS DE LA NACION Y LA SALIDA DE FUERZAS NACIONALES FUERA DE EL

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado bilateral Viekaren VIII 2006.

2. Origen del proyecto

El primer ejercicio de la serie se ejecutó en el año 1999, respondiendo a un acta de acuerdo entre el señor jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina y el comandante en jefe de la Armada de la República de Chile.

El último ejecutado se desarrolló durante el año 2005 en las áreas marítimas y terrestres próximas al Canal de Beagle.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad:

La ejecución del ejercicio combinado Viekaren, tiene por objetivo preservar, reforzar y desarrollar los vínculos de paz, confianza mutua y de intercambio profesional, de acuerdo con el espíritu del Tratado de Paz y Amistad entre la República Argentina y la República de Chile de 1985.

Adiestrarse en operaciones de mantenimiento de paz, otorgar seguridad a la navegación, a la salvaguarda de la vida humana en el mar y contribuir al control de la contaminación y a la defensa del ambiente marino.

4. Configuración de la actividad:

- a) Lugar de realización: Se llevará a cabo en aguas del canal de Beagle;
- b) Fechas de ingreso/egreso, tiempo de duración de la actividad: Se realizará en la primera quincena del mes de septiembre de 2006, con una duración de cuatro (4) días;
- c) Países participantes:

- República Argentina.
- República de Chile.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento

Medios propios:

- Un (1) buque auxiliar tipo "aviso".
- Una (1) lancha rápida tipo "intrépida".
- Dos (2) lanchas patrulleras tipo "baradero".
- Una (1) aeronave de exploración B-200.
- Una (1) compañía de infantería de marina.

Medios de Chile:

- Un (1) buque auxiliar tipo aviso.
- Una (1) lancha de servicios generales.
- Un (1) patrullero de servicios generales.
- Una (1) aeronave de exploración.
- Una (1) compañía de infantería de marina.

d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones de desembarco que se realicen serán efectuadas por los efectivos pertenecientes al país en el que se desembarca, con la posible presencia de observadores del otro país. Las unidades navales de superficie de ambos países que se dirijan y amarren a muelle en las ciudades de Ushuaia y Puerto Williams al finalizar la ejercitación, lo harán en calidad de visita operativa con fines logísticos y para efectuar la crítica final al ejercicio a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;

e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país, ni para las tropas extranjeras que ingresan al país;

f) Costos: Los costos de la operación de nuestros ascenden a la suma de pesos ciento cuarenta y ocho mil ciento ochenta y cuatro (\$ 148,184,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento durante el traslado, de una fuerza naval bilateral por aguas restringidas, bajo amenazas múltiples hacia un área de operaciones simulada. En este conte se desarrollan y mejoran tácticas, doctrina y procedimientos operativos para el

empleo de fuerzas navales y se coordinan operaciones en el mar.

Los variados tipos de ejercitaciones a realizarse, permiten a las dotaciones de los buques adiestrarse en la participación y conducción de operaciones defensivas y ofensivas contra amenazas aéreas y de superficie, así como llevar a cabo una gran variedad de maniobras maríneas que se requieren durante toda ejercitación, en un ambiente caracterizado por las condiciones hidrometeorológicas adversas y en un marco geográfico particular.

ANEXO III

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INTRODUCCION DE TROPAS EXTRANJERAS EN TERRITORIO DE LA NACION Y LA SALIDA DE FUERZAS NACIONALES FUERA DE EL

1. *Tipo de actividad a desarrollar*

Ejercicio de adiestramiento combinado en el mar Integración 2006.

2. *Origen del proyecto*

La primera de estas ejercitaciones bilaterales se llevó a cabo en el Pacífico en el año 1998, como resultado de la firme voluntad de integración e interoperatividad entre las armadas de la República Argentina y de la República de Chile.

Durante el año 2000 se realizó la segunda edición en aguas argentinas, frente a la costa bonaerense, contando con una mayor cantidad de medios de ambos países.

Con el transcurrir de los años se ha logrado un importante grado de acercamiento entre ambas armadas, lo cual permitió incrementar la complejidad en las ejercitaciones combinadas.

3. *Fundamentos de los objetivos de la actividad*

La ejecución del ejercicio combinado Integración contribuye a optimizar el grado de interoperabilidad con la armada chilena, a través del intercambio de información sobre los sistemas de comando y control de los medios navales de superficie y aéreos participantes, y de doctrinas y procedimientos navales en general. Permite además preservar, reforzar y desarrollar los vínculos de paz, confianza mutua y de intercambio profesional entre ambas armadas.

4. *Configuración de la actividad*

- a) Lugar de realización: En aguas internacionales del Pacífico frente a las costas de la República de Chile;
- b) Fechas de ingreso/egreso, tiempo de duración de la actividad: Durante los meses de septiembre/octubre con una duración aproximada de cinco (5) días;

c) Países participantes:

- República Argentina.
- República de Chile.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Un (1) destructor tipo Meko 360 con helicóptero a bordo.
- Una (1) corbeta tipo Meko 140 con helicóptero a bordo.
- Buque logístico ARA "Patagonia".

Medios chilenos:

- Dos (2) fragatas misilísticas con helicópteros a bordo.

d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones serán llevadas a cabo en aguas internacionales, conforme a los criterios fijados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Las unidades navales participantes tomarán puerto en la ciudad de Ushuaia en calidad de visita con fines logísticos y para efectuar la crítica final del ejercicio a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;

e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país, ni para las tropas extranjeras que ingresan al mismo;

f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos cuatrocientos sesenta y ocho mil seiscientos diez (\$ 468.610,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. *Marco situacional*

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento durante el traslado de unidades navales de ambos países bajo amenazas múltiples hacia un área de operaciones simulada. En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrina y procedimientos operativos para el empleo de fuerzas navales y se coordinan las operaciones en el mar involucrando buques de diferentes tipos y aeronaves basadas a bordo.

Los variados tipos de ejercitaciones a ejecutarse permiten a los buques adiestrarse en la participación y conducción de operaciones defensivas y ofensivas contra amenazas aéreas y de superficie, de comunicaciones y guerra electrónica, así como llevar a cabo las maniobras maríneas que se requie-

ran durante el traslado en un ambiente caracterizado por condiciones hidrometeorológicas adversas.

ANEXO IV

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE LA SALIDA DE FUERZAS NACIONALES FUERA DEL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de búsqueda y salvamento marítimo Júpiter 2006.

2. Origen del proyecto

El ejercicio Júpiter se inició en el año 1993, originalmente como un ejercicio de tablero entre los centros coordinadores de búsqueda y rescate de nuestro país y la República Oriental del Uruguay. Con el transcurrir de los años se avanzó en el nivel de interoperabilidad entre ambas armadas realizando estos ejercicios con la participación efectiva de unidades de superficie y aéreas.

Hasta la fecha se han realizado siete (7) ejercicios de tablero y cinco (5) con despliegue real de medios.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

La ejecución del ejercicio combinado Júpiter contribuye a optimizar el grado de interoperabilidad con la Armada de la República Oriental del Uruguay, a través del intercambio de información sobre los sistemas de comando y control de los medios navales de superficie y aéreos participantes, y de doctrinas y procedimientos navales en general y de búsqueda y rescate marítimo y fluvial en particular.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: Aguas internacionales a la altura de la República Oriental del Uruguay;
- b) Fechas de egreso, tiempo de duración de la actividad: Durante los meses de septiembre/octubre de 2006 con una duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República Oriental del Uruguay.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Un (1) buque tipo multipropósito.
- Un (1) buque tipo patrullero.
- Una (1) aeronave de exploración B-200.

Medios de la República Oriental del Uruguay

- Un (1) patrullero de mar.

d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones de búsqueda y rescate marítimo serán efectuadas en aguas internacionales a la altura de la República Oriental de Uruguay. Al finalizar la ejercitación, las unidades navales se dirigirán a la ciudad de Montevideo para efectuar la crítica final del ejercicio a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;

e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país;

f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos ciento veinte mil treinta y ocho (\$ 120.038,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el hundimiento simulado de un buque mercante de una tercera bandera y al recibirse la señal de auxilio se inicia el procedimiento de búsqueda y salvamento marítimo.

En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrinas y procedimientos operativos y se coordinan las operaciones en el mar.

Las ejercitaciones a realizarse permiten a las dotaciones de los buques y de los centros de búsqueda y salvamento marítimo y fluvial en tierra adiestrarse en la participación y conducción de estas operaciones, así como llevar a cabo una gran variedad de maniobras marineras que se requieren durante toda la ejercitación, en un ambiente caracterizado por las condiciones hidrometeorológicas adversas y en un marco geográfico particular.

ANEXO V

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INGRESO DE TROPAS EXTRANJERAS AL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio de adiestramiento combinado en el mar Fraternal XXV 2006.

2. Origen del proyecto

Ejercitación bilateral iniciada en el año 1978, se realiza anualmente en forma alternada en aguas de uno y otro país como resultado de la firme voluntad de integración e interoperatividad entre las armadas de la República Argentina y la República Federativa del Brasil.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

La ejecución del ejercicio combinado Fraternal con la marina brasileña contribuye fundamentalmente a optimizar el grado de interoperabilidad entre ambas armadas, a través del intercambio de información sobre los sistemas de comando y control de los medios navales de superficie, submarinos, aéreos y de infantería de marina participantes, de doctrinas y procedimientos y el adiestramiento combinado.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: Aguas internacionales, a la altura de la República Argentina, mar territorial y zonas costeras, próximas a la Base Naval "Puerto Belgrano";
- b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: Durante los meses de octubre/noviembre de 2006 con un duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República Federativa del Brasil.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Un (1) destructor tipo Meko 360 con helicóptero embarcado.
- Una (1) corbeta tipo Meko 140 con helicóptero embarcado.
- Buque logístico ARA "Patagonia".
- Un (1) submarino tipo TR-1700.
- Dos (2) helicópteros Sea King H3.
- Seis (6) aviones antisubmarinos y de caza y ataque.
- Un (1) batallón de infantería de marina.

Medios de Brasil

- Dos (2) fragatas misilísticas.
- Un (1) submarino.
- Un (1) buque de desembarco de tropas.
- Una (1) agrupación de infantería de marina.

- d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones serán llevadas a cabo en aguas internacionales y en zonas costeras próximas a la Base Naval "Puerto Belgrano". Las unidades navales brasileñas tomarán puerto en la base mencionada y en Mar del Plata, en calidad de visita con fines logísticos y para efectuar la crítica final del ejercicio a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;
- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;

f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos un millón cuatrocientos treinta y nueve mil ciento treinta y ocho (\$ 1.439.138,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento durante el traslado de una fuerza naval binacional bajo amenazas múltiples hacia un área de operaciones simulada y durante las prácticas de desembarco de tropas mediante la utilización de vehículos anfibios y helicópteros. En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrina y procedimientos operativos para el empleo de fuerzas navales y se coordinan las operaciones en el mar involucrando buques de diferentes tipos, aeronaves basadas en tierra y a bordo y personal de infantería de marina.

ANEXO VI

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INGRESO DE TROPAS EXTRANJERAS AL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de adiestramiento de pilotos en operaciones de anavizaje y decolaje en el portaaviones de la marina brasileña Araex VII 2006.

2. Origen del proyecto

El ejercicio Araex se inició en el año 1993 con aviones de ataque con el objeto de adiestrar a los pilotos aeronavales en las operaciones de anavizaje y decolaje en portaaviones.

Su ejecución resulta de interés por el avanzado grado de tecnología y de especialización en el adiestramiento de pilotos. Se realizan además prácticas de operaciones de rescate de pilotos.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

Esta ejercitación permite aprovechar los medios que posee el vecino país y tiene por objeto mantener la capacidad de la aviación naval embarcada que de otra manera no se podría hacer al no contar con portaaviones propio.

Al ser maniobras de alta complejidad, conforman un claro indicio de confianza mutua y un alto grado de cooperación entre ambas armadas, lo cual contribuye a la seguridad regional.

4. *Configuración de la actividad*

- a) Lugar de realización: Aguas internacionales frente a las costas de la República Argentina;
- b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: Durante los meses de octubre y noviembre de 2006 con una duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República Federativa del Brasil.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Una (1) corbeta tipo Meko 140.
- Un (1) helicóptero Alouette Al-03.
- Tres (3) aviones Super Etendard SUE.
- Dos (2) aviones Trakker S2-T.
- Dos (2) helicópteros Sea King H3.
- Dos (2) helicópteros Fennec AS-555.
- Una (1) dotación de personal de ochenta (80) hombres (aproximadamente).

Medios brasileños:

- Un (1) portaaviones con grupo aeronaval embarcado.
- Una (1) fragata.

- d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercicios serán llevadas a cabo en aguas internacionales frente a las costas de la República Argentina. Las unidades navales brasileñas tomarán puerto en la Base Naval “Puerto Belgrano”, en calidad de visita con fines logísticos y para efectuar la crítica final del ejercicio a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;
- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos seiscientos cincuenta y cinco mil novecientos quince (\$ 655.915,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. *Marco situacional*

El concepto rector de este ejercicio se basa en práctica de operaciones de anavizaje y decolaje de aeronaves propias en el portaaviones de la Marina brasileña y en operaciones de rescate de pilotos que se efectúan normalmente con estas maniobras. En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrinas y procedimientos operativos para el empleo

de fuerzas navales y se coordinan las operaciones en el mar involucrando buques de diferentes tipos y aeronaves basadas a bordo.

ANEXO VII

INFORMACION BASICA REQUERIDA
PARA LA AUTORIZACION DE INGRESO
DE TROPAS EXTRANJERAS AL TERRITORIO
DE LA NACION

1. *Tipo de actividad a desarrollar*

Actividad de adiestramiento operacional Inalaf II - 2007.

2. *Origen del proyecto*

Actividad de adiestramiento, anteriormente denominada Pasantía Operacional I.M., que surge de una invitación de la armada chilena efectuada en el marco de las XVII y XVIII Reunión de Estados Mayores entre la Armada Argentina y la Armada Chilena a modo de reciprocidad por la participación chilena como parte del contingente argentino que actúa en la República de Chipre bajo mandato de la Organización de las Naciones Unidas.

Durante el año 2005 se ejecutó este ejercicio en nuestro país, con participación de una fracción de infantería de marina de la armada chilena.

Está prevista la ejecución de este ejercicio en zonas costeras de la República de Chile durante el primer semestre de 2006, el cual ha sido autorizado por la ley 26.059.

3. *Fundamentos de los objetivos de la actividad*

La realización de este ejercicio contribuye a optimizar el grado de interoperabilidad entre ambas armadas, a través del intercambio de doctrinas y procedimientos, y el adiestramiento combinado con medios navales de superficie, aéreos y de infantería de marina que participan en las actividades previstas.

4. *Configuración de la actividad*

- a) Lugar de realización: En zonas costeras de la República Argentina próximas a la Base Naval “Puerto Belgrano”;
- b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: Entre los meses de mayo y junio de 2007, con una duración de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República de Chile.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Un (1) destructor tipo Meko 360.
- Un (1) buque transporte de tropas.

- Un (1) buque auxiliar tipo aviso.
- Dos (2) aeronaves Súper Etendard.
- Tres (3) helicópteros Bell UH-1 H.
- Un (1) batallón de infantería de marina.

Medios chilenos: Treinta y dos (32) hombres de infantería de marina con su equipo y armamento personal.

- d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercicios anfibia seran llevadas a cabo en zonas costeras en proximidades de la Base Naval "Puerto Belgrano". Ambas fracciones de infantería de marina se desplegarán en el terreno utilizando los medios y capacidades con que cuenta la Armada Argentina para este tipo de adiestramiento;
- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de la operacion de nuestros medios ascienden a la suma de pesos quinientos cincuenta y un mil ciento sesenta y cinco (\$ 551.165,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento, durante el cual se realizan prácticas de desembarco de tropas mediante la utilización de vehículos anfibia y helicópteros en un ambiente simulado de múltiples amenazas desde el mar, sin afectar el entorno en cuanto al medio ambiente o a las actividades marítimas. En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrinas y procedimientos operativos para el empleo de fuerzas de infantería de marina.

Es un ejercicio de conducción a nivel de batallones/fuerzas de infantería de marina con prácticas en el terreno, para capacitar al personal de cuadros, suboficiales y oficiales en técnicas, tácticas y procedimientos operativos para el empleo de fuerzas de infantería de marina.

ANEXO VIII

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE SALIDA DE FUERZAS NACIONALES DEL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de control del mar Panamax - 2007.

2. Origen del proyecto

Esta ejercitacion se inici6 en el año 2003 con la participacion de las armadas de los Estados Unidos de América, de la República de Chile y el Servicio Marítimo de la República de Panamá, con el objetivo principal de ejercitar una fuerza multinacional en el planeamiento y ejecucion de operaciones de vigilancia e interdiccion a fin de asegurar el control y proteccion del tránsito marítimo por el Canal de Panamá.

En el año 2004, se recibió una invitación especial para que la Armada Argentina juntamente con otras armadas de países de Latinoamérica participe conformando la fuerza multinacional. Lo mismo sucedió en el año 2005.

Esta ejercitacion es de gran interés para los países de la región, razón por la cual mantiene total vigencia para concretar su realizacion en los años sucesivos. Así, está previsto participar de este ejercicio en el mes de agosto del año 2006, autorizado por la ley 26.059.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

La ejecucion del ejercicio combinado Panamax contribuye a incrementar el nivel de interoperabilidad entre las armadas participantes en el planeamiento y ejecucion de operaciones de vigilancia e interdiccion de un paso bioceánico, como es el Canal de Panamá, mediante el intercambio de información sobre los sistemas de comando y control de los medios navales de superficie y aéreos, de doctrinas y procedimientos, y el adiestramiento combinado en la conduccion de fuerzas en el mar.

Este ejercicio, enmarcado en la cooperacion militar internacional, sirve para fortalecer la confianza mutua y la integracion con las armadas del continente, y mantener un nivel de adiestramiento adecuado para integrar una fuerza multinacional.

La realizacion de estas operaciones específicas resulta de gran interés pues permite acumular importante experiencia teniendo en cuenta que nuestro país tiene la responsabilidad de controlar importantes pasajes interoceánicos en el sur del continente.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realizacion: Aguas internacionales en proximidades de ambas bocas del Canal de Panamá;
- b) Fechas de egreso, tiempo de duracion de la actividad: Entre los meses de junio y julio de 2007, en fecha a coordinar, con una duracion aproximada de doce (12) días;
- c) Países participantes:
- República Argentina.
 - República de Chile.
 - Estados Unidos de América.
 - República de Panamá.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Una (1) corbeta tipo Meko 140 con helicóptero embarcado.
- Una (1) aeronave de exploración Orión P-3B.
- Un (1) grupo de buzos tácticos.
- Cuatro (4) oficiales jefes para integrar el estado mayor.

d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones desarrolladas por la Armada Argentina serán de vigilancia y control marítimo llevadas a cabo por la aeronave Orión P-3 B operando desde un aeropuerto del país y de interdicción del tráfico marítimo con la unidad de superficie y el grupo de buzos tácticos.

Finalizada la ejercitación todas las unidades de superficie tomarán puerto de Balboa/Colón en calidad de visita operativa con fines logísticos y para efectuar la crítica final a los efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercicios futuros;

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos un millón seiscientos cuarenta y siete mil ochocientos sesenta y uno (\$ 1.647.861);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento, durante la cual se realizan tareas de vigilancia y control del tráfico marítimo en cercanías de pasos interoceánicos con el objeto de mantener expeditas esas vías navegables.

En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas, doctrinas y procedimientos operativos para el empleo de fuerzas navales y se coordinan las operaciones en el mar.

ANEXO IX

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE SALIDA DE FUERZAS NACIONALES DEL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado multilateral de adiestramiento en el río Acrux III 2007.

2. Origen del proyecto

El ejercicio Acrux se inició en el año 1999 con la participación de nuestro país, la República Federativa del Brasil, la República de Bolivia, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.

Su ejecución resulta de interés por el avanzado grado de tecnología y de especialización en técnicas y tácticas y porque requiere un ambiente fluvial permitiendo así integrar a armadas que no cuentan con unidades para operar en alta mar (República del Paraguay y República de Bolivia).

Este ejercicio tiene un desarrollo bianual, con sedes rotativas. Durante el año 2001 se realizó en la República Federativa del Brasil, concretándose únicamente el planeamiento y el desarrollo como juego de tablero. En el año 2005 se realizó en la República Argentina. Está previsto que la República Oriental del Uruguay sea el país anfitrión para ejecutar el del año 2007.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

Este tipo de ejercitaciones fluviales, en las cuales el objetivo prioritario es el de mantener expeditas las vías de agua navegables, constituye una operación militar naval de creciente auge en el mundo.

Mediante la realización de este ejercicio combinado multinacional se refuerza la confianza mutua y la cooperación militar y se contribuye a mejorar la integración entre las armadas mediante la conducción de ejercitaciones fluviales integradas con medios de superficie, aéreos y de infantería de marina.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: Las ejercitaciones se llevarán a cabo en aguas del río de la Plata y del río Uruguay;
- b) Fechas de egreso, tiempo de duración de la actividad: Previsto realizarse entre los meses de julio y agosto de 2007, con una duración de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República de Bolivia.
 - República Federativa del Brasil.
 - República del Paraguay.
 - República Oriental del Uruguay.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

Medios propios:

- Dos (2) buques tipo patrulleros.
- Dos (2) buques tipo multipropósito.
- Una (1) lancha patrullera.
- Un (1) grupo de buzos tácticos.
- Una (1) compañía de infantería de marina.
- Una (1) compañía de embarcaciones menores.

- Dos (2) helicópteros Bell UH-1 H.
 - Dos (2) aviones Macchi-MC-32.
- d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones serán llevadas a cabo en aguas del río de la Plata y del río Uruguay. El detalle del despliegue se determinará una vez que se inicie el proceso de planeamiento. Las unidades participantes tienen previsto el ingreso al puerto de Montevideo en calidad de visita operativa con fines logísticos y para efectuar la crítica final del ejercicio a efectos de extraer conclusiones y acordar recomendaciones para ejercitaciones futuras;
- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos quinientos diecisiete mil ochocientos ochenta y seis (\$ 517.886,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Armada Argentina.

5. Marco situacional

El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz establecida por la Organización de las Naciones Unidas, caracterizada por el permanente manejo de crisis y reglas de empeñamiento, durante la cual se realizan prácticas de desembarco de tropas en una zona fluvial, mediante la utilización de medios navales de superficie, aéreos y de Infantería de Marina en un ambiente simulado de múltiples amenazas. En este contexto se desarrollan y mejoran tácticas y se analizan procedimientos operativos para el empleo de fuerzas navales y se coordinan las operaciones en los ríos.

ANEXO X

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INTRODUCCION DE TROPAS EXTRANJERAS EN TERRITORIO DE LA NACION Y LA SALIDA DE FUERZAS NACIONALES DE EL

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de operaciones de mantenimiento de la paz, con tropas en el terreno, Araucaria.

2. Origen del proyecto

V Conferencia Bilateral de Estado Mayor entre los ejércitos de la República de Chile y de la República Argentina, desarrollada en la República de Chile entre el 17 y el 21 de octubre de 2005.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

a) Estratégicos:

Incrementar los lazos de unión, cooperación y confianza entre ambos ejércitos e integrar actividades comunes que desarrollan las organizaciones gubernamentales (oficinas de gobierno) y no gubernamentales (agencias de asistencia humanitaria) de ambos países.

Consolidar el trabajo mancomunado, buscando mecanismos que agilicen la integración de ambas fuerzas en las respectivas organizaciones gubernamentales de modo tal que permitan hacer frente a la organización de una operación militar de paz con prontitud y acorde con la legislación vigente de cada país;

b) De adiestramiento combinado:

Responder a exigencias de carácter operativo, las que forman parte del entrenamiento que realiza anualmente el Ejército Argentino en el marco del concepto de fuerzas armadas interoperativas.

Completar un glosario de términos común a ambos ejércitos de manera de enfrentar potenciales emergencias reales con celeridad y eficiencia.

Ejecutar prácticamente en el terreno, con fracciones completas (cuadros, tropa y con el material de dotación orgánico) de ambos ejércitos, los procedimientos practicados durante las versiones anteriores de este ejercicio, desarrolladas en el gabinete.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: zona limítrofe entre ambos países. Neuquén –República Argentina–, IX Región –República de Chile–;
- b) Fechas de ingreso/egreso, tiempo de duración de la actividad: Previsto realizarse entre los días 12 y 18 de noviembre de 2006, con una duración de cinco (5) días;

c) Países participantes:

- República Argentina.
- República de Chile.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento

1. Efectivos participantes: personal integrante de un estado mayor combinado (brigada Araucaria) (un estado mayor es un elemento integrado por miembros especialistas en distintas temáticas, que en este caso es combinado, es decir, está conformado por miembros de ambos países y cuya función es asesorar y asistir al comandante en la planificación de las operaciones y en el control de las fuerzas) y elementos operativos subordinados.

Estos elementos operativos subordinados estarán conformados por elementos combinados, es decir que fracciones pertenecientes al Ejército chileno integrarán organizaciones del Ejército Argentino y viceversa, las que actuarán indistintamente en zonas próximas al límite internacional entre ambos países.

2. Cantidad: Doscientos cincuenta (250) efectivos por cada ejército.
3. Tipo: oficiales, suboficiales y soldados.
4. Equipo y armamento: se empleará el equipo Individual de dotación de cada fracción y los medios motorizados propios de cada una.

Las fracciones participantes de ambos ejércitos sólo utilizarán el armamento individual propio de cada organización enmarcados en el cumplimiento de una misión de paz bajo mandato de la Organización de las Naciones Unidas.

Esta medida es contribuyente a dar realismo a un ejercicio que será desarrollado por fracciones completas en el terreno. Durante la ejecución del ejercicio no se utilizará ni portará munición ni explosivos.

- d) Despliegue de las tropas y medios: El personal participante se desplazará por modo terrestre desde sus asientos de paz, hasta la zona del ejercicio, regresando luego al país del mismo modo;
- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país, ni para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos noventa y ocho mil seiscientos (\$ 98.600,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios del Ejército Argentino.

5. Marco situacional

Es un ejercicio en el terreno, con participación de fracciones de ambos países, las cuales a su vez poseen dentro de sus organizaciones fracciones completas menores de ambos ejércitos.

Su desarrollo corresponde a una situación hipotética de operaciones de mantenimiento de la paz en el marco de la Organización de las Naciones Unidas, orientado a la ejecución práctica de acciones de apoyo a la comunidad y asistencia humanitaria.

ANEXO XI

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INTRODUCCION DE TROPAS EXTRANJERAS EN TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de operaciones convencionales, con tropas en el terreno, Hermandad.

2. Origen del proyecto

VI Conferencia Bilateral de Estados Mayores entre los Ejércitos de la República Federativa del Brasil y de la República Argentina, celebrada entre el 25 y el 27 de octubre de 2004 en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

a) Estratégicos:

Estrechar lazos de unión, cooperación y confianza entre ejércitos y coadyuvar a la integración regional entre naciones hermanas;

b) De adiestramiento combinado:

Responder a exigencias de carácter técnico-operativo, las que forman parte del entrenamiento que realiza anualmente el Ejército Argentino en el marco del concepto de fuerzas armadas interoperativas.

Su finalidad será alcanzar y consolidar un proceso de planeamiento de comando combinado (método común que resulte compatible a los cuatro ejércitos participantes) que permita implementar futuras acciones que deban desarrollar estos ejércitos en situaciones de contingencia o en cumplimiento de operaciones de paz, bajo el mandato de la Organización de las Naciones Unidas.

4. Configuración de la actividad

a) Lugar de realización: Campo de Instrucción General Avalos, Monte Caseros, provincia de Corrientes, República Argentina;

b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: ingreso a partir del 20 de septiembre de 2006 para posicionar los medios blindados y mecanizados en el lugar de desarrollo del ejercicio. Inicio del ejercicio: 25 de septiembre de 2006. Duración de la actividad: cinco (5) días. El egreso será a partir del 1º de octubre de 2006;

c) Países participantes:

- República Argentina.
- República Federativa del Brasil.
- República del Paraguay.
- República Oriental del Uruguay.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento.

1. Efectivos participantes: personal integrante de una brigada blindada/mecanizada combinada (integrada por personal de los cuatro [4] ejércitos).

Ejército brasileño:

Dos (2) puestos de comando de nivel unidad táctica (una unidad táctica es un elemento de nivel regimiento, en este caso uno blindado y uno mecanizado).

Estos dos regimientos, sólo estarán representados por sus puestos de comando (personal de cuadros, vehículos e instalaciones mínimas desde donde se planifican y conducen las operaciones de este nivel en el combate).

Cinco (5) puestos de comando de nivel subunidad táctica (son fracciones de magnitud escuadrón o compañía, que forman parte orgánica de los regimientos, caso uno blindado y uno mecanizado), integrados por personal de cuadros.

Dos (2) puestos de comando de nivel subunidad táctica (son fracciones de magnitud escuadrón o compañía, que forman parte orgánica de los regimientos), integrados por personal de cuadros.

Tres (3) escuadrones de tanques (conjuntos) con su organización completa, personal, material y tanques de combate de dotación.

Una (1) compañía de infantería mecanizada (conjuntos) con su organización completa, personal, material y vehículos de combate de dotación.

Elementos de apoyo de fuego (artillería de campaña), de ingenieros y de comunicaciones (conjuntos) según las necesidades de ejecución del ejercicio.

Medios de los servicios para apoyo de combate (cuadros, tropa, material, vehículos e instalaciones) para proporcionar apoyo de racionamiento, baño, asistencia sanitaria, reparación y abastecimiento de efectos, para el normal desarrollo del ejercicio.

2. Cantidad:

República Argentina: Aproximadamente seiscientos (600) hombres.

República Federativa del Brasil: Aproximadamente doscientos ochenta (280) hombres.

República del Paraguay: Aproximadamente treinta (30) hombres.

República Oriental del Uruguay: Aproximadamente setenta (70) hombres.

Estas cinco (5) subunidades, sólo estarán representadas por sus puestos de comando (personal de cuadros, vehículos e instalaciones mínimas desde donde se planifican y conducen las operaciones de este nivel en el combate).

Una (1) compañía mecanizada (conjuntos) con su organización completa, personal, material y vehículos de combate de dotación.

Un (1) escuadrón blindado (conjuntos) con su organización completa, personal, material y tanques de combate de dotación.

Ejército uruguayo:

Un (1) puesto de comando de nivel unidad táctica (regimiento) y cuatro (4) puestos de comando de subunidad táctica (son fracciones de magnitud escuadrón o compañía que forman parte orgánica de ese regimiento).

Sólo estarán representados por personal de cuadros, los órganos desde donde se planifican, coordinan y controlan las operaciones en el combate (puestos de comando) sin participar las fracciones que integran cada uno de estos niveles.

Ejército paraguayo:

Un (1) puesto de comando de nivel subunidad táctica independiente (compañía de reconocimiento).

Estará representado por personal de cuadros, el órgano desde donde se planifican, coordinan y controlan las operaciones en el combate (puesto de comando) sin participar las fracciones que integran este nivel.

Ejército Argentino:

Dos (2) puestos de comando de nivel unidad táctica (una unidad táctica es un elemento de nivel regimiento en éste).

3. Tipo: elementos de combate, de apoyo de combate y de los servicios para apoyo de combate orgánicos de una brigada blindada/mecanizada.
4. Equipo y armamento: se empleará el equipo y armamento de dotación individual propio de cada ejército participante y el que corresponda a cada vehículo de combate participante;

d) Despliegue de las tropas y medios: los elementos participantes de cada ejército ingresarán desde su país por modo terrestre/automotor.

Para aquellos vehículos de combate a oruga que no puedan desplazarse sobre rutas nacionales por propios medios, el Ejército Argentino pondrá a disposición para los ejércitos que lo soliciten, transportadores de vehículos de combate desde y hacia el límite internacional hasta el Campo de Instrucción General Avalos (Monte Caseros), República Argentina;

e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;

f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos cuatrocientos diecisiete mil setecientos sesenta y cuatro (\$ 417.764,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios del Ejército Argentino.

5. Marco situacional

En el ejercicio se plantea una situación hipotética en la que los ejércitos de los cuatro países conformando una fuerza multinacional, organizan una brigada blindada/mecanizada combinada, para la ejecución de una operación convencional.

El desarrollo en el terreno de este ejercicio, es la continuidad de un ciclo de tres (3) ejercicios ya desarrollados en nuestro país y en la República Federativa del Brasil en el gabinete, con la participación de oficiales de ambos ejércitos, en los que también participaron en calidad de observadores oficiales de los ejércitos de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay.

La finalidad perseguida con su ejecución es verificar en el terreno, con fracciones completas, con desplazamiento de una importante cantidad de vehículos de combate y en las condiciones más cercanas a la realidad, la factibilidad de los planes confeccionados en la etapa de desarrollo del ejercicio en el gabinete.

Este ejercicio tiene carácter operativo, será desarrollado por fracciones orgánicas con su armamento, equipo individual y sus vehículos de combate (tanques a rueda, oruga y de transporte de personal) de dotación de cada ejército.

El ejercicio incluirá la ejecución de tiro de combate. Su desarrollo se inicia como consecuencia de una situación hipotética en la cual un país figurado invade el territorio de uno de los países miembros de la alianza, por lo que se conforma una brigada blindada mecanizada combinada, compuesta por un estado mayor combinado y sus elementos constitutivos integrados por elementos blindados y me-

canizados de los cuatro países participantes, quienes planificarán y ejecutarán una operación convencional para defender a uno de los países miembros de la alianza.

ANEXO XII

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE SALIDA DE FUERZAS NACIONALES DEL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de operaciones convencionales (aerotransportadas), con tropas en el terreno, SACI.

2. Origen del proyecto

VI Conferencia Bilateral de Estados Mayores entre los Ejércitos de la República Federativa del Brasil y de la República Argentina celebrada entre el 25 y el 27 de octubre de 2004 en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil.

Este ejercicio fue desarrollado entre ambos ejércitos durante los años 2000, 2001, 2003, 2004 y 2005.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

a) Estratégicos:

Estrechar lazos de unión, cooperación y confianza entre ambos ejércitos y coadyuvar a la integración regional entre naciones hermanas;

b) De adiestramiento combinado:

Responder a exigencias de carácter operativo, las que forman parte del entrenamiento que realiza anualmente el Ejército Argentino en el marco del concepto de fuerzas armadas interoperativas.

Tender al empleo de una doctrina común o al menos de existir diferencias terminológicas o de ejecución técnica, que sean conocidas por ambos ejércitos, de modo tal que permitan una rápida y eficiente integración, ante la eventualidad de requerirse el empleo combinado de este tipo de tropas en el marco de operaciones que ejecuta la Organización de las Naciones Unidas.

4. Configuración de la actividad

a) Lugar de realización: Río de Janeiro, República Federativa del Brasil;

b) Fechas de egreso, tiempo de duración de la actividad: Entre el 15 y el 21 de octubre de 2006, con una duración aproximada de cinco (5) días;

c) Países participantes:

- República Argentina.
- República Federativa del Brasil.

Efectivos participantes de las fuerzas nacionales que salen del territorio nacional.

1. Efectivos participantes: Una (1) sección de paracaidistas reforzada perteneciente al Ejército Argentino, integrada por oficiales, suboficiales y soldados.
 2. Cantidad: Cuarenta y cinco (45) hombres.
 3. Tipo: Son tropas con especialidad de paracaidista militar que prestan servicios en unidades del Ejército Argentino con aptitud para el desarrollo de operaciones aerotransportadas.
 4. Equipo: Los integrantes de la sección llevarán su equipo de combate individual, siendo el equipo de campaña, el equipo de lanzamiento para operaciones aerotransportadas, paracaídas, arneses, puñal y materiales varios de arsenales, intendencia y sanidad, provistos por el Ejército de la República Federativa del Brasil.
 5. Armamento: La patrulla no lleva armamento individual, éste será provisto por el Ejército de la República Federativa del Brasil;
- d) Despliegue de las tropas y medios: el personal se desplazará por modo aéreo desde la ciudad de Córdoba, República Argentina, hasta la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil, zona de ejecución del ejercicio y viceversa.

Se ejecutará un transporte aéreo combinado, según el siguiente detalle:

Para el inicio del ejercicio, una aeronave de transporte orgánica del Comando de Aviación del Ejército Argentino, trasladará desde nuestro país la sección de paracaidistas que participará del ejercicio combinado SACI, retornando al país al día siguiente con una sección de paracaidistas brasileños que participará del ejercicio combinado Duende en la ciudad de Córdoba, República Argentina.

Finalizados los ejercicios, una aeronave de la Fuerza Aérea brasileña trasladará desde la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil a los paracaidistas argentinos al país, retornando con sus propios efectivos que participaron del ejercicio combinado Duende en la ciudad de Córdoba, República Argentina;

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos setenta y cuatro mil (\$ 74.000,00);

g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios del Ejército Argentino.

5. Marco situacional

Es una actividad operacional, que consiste en una operación aerotransportada, que ejecutará la brigada paracaidista del Ejército de la República Federativa del Brasil, en la que se integra la sección de paracaidistas reforzada del Ejército Argentino.

El ejercicio incluye actividades de planificación, el apresto de las tropas paracaidistas, el asalto a un objetivo, la conquista y formación de la cabeza aérea, finalizando con una operación de conexión a través del empleo de medios terrestres orgánicos del Ejército de la República Federativa del Brasil.

Las tropas aerotransportadas resultan especialmente aptas para ejecutar operaciones detrás de la primera línea de fuerzas enemigas, en la profundidad de su dispositivo, aprovechando su especial aptitud para superar obstáculos importantes y cubrir rápidamente grandes distancias.

Sin embargo estas fuerzas presentan una capacidad de permanencia o resistencia limitada, por lo que el factor tiempo resulta crítico.

La conexión es la operación que se desarrolla para lograr la reunión de fuerzas en un terreno bajo control del enemigo, con la finalidad de recuperar o relevar una fuerza que permita ser empleada en otro lugar o reforzarla o apoyarla para su permanencia en ese objetivo.

Durante el ejercicio se efectuará un lanzamiento diurno, en masa, con equipo completo, desde aeronaves pertenecientes a la Fuerza Aérea del Brasil del tipo Hércules C - 130 y Bandeirante C - 95.

ANEXO XIII

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INTRODUCCION DE TROPAS EXTRANJERAS AL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio combinado de operaciones convencionales (aerotransportadas), con tropas en el terreno, Duende.

2. Origen del proyecto

VI Conferencia Bilateral de Estados Mayores entre los Ejércitos de la República Federativa del Brasil y de la República Argentina celebrada entre el 25 y el 27 de octubre de 2004 en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil.

Este ejercicio fue desarrollado entre ambos ejércitos durante los años 2000, 2001, 2003, 2004 y 2005.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

a) Estratégicos:

Estrechar lazos de unión, cooperación y confianza entre ambos ejércitos y coadyuvar a la integración regional entre naciones hermanas;

b) De adiestramiento combinado:

Responder a exigencias de carácter operativo, las que forman parte del entrenamiento que realiza anualmente el Ejército Argentino en el marco del concepto de fuerzas armadas interoperativas.

Los objetivos señalados en los párrafos precedentes permiten unificar y consolidar técnicas de entrenamiento operativo de gran importancia para eventuales misiones combinadas que puedan realizar las fuerzas armadas en el marco de la Organización de las Naciones Unidas.

4. Configuración de la actividad

a) Lugar de realización: Provincia de Córdoba, República Argentina;

b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: Entre el 17 y el 22 de octubre de 2006, con una duración aproximada de cinco (5) días;

c) Países participantes:

- República Argentina.
- República Federativa del Brasil.

Efectivos participantes de las tropas extranjeras que ingresan al territorio nacional.

1. Efectivos participantes: Una (1) sección de paracaidistas reforzada perteneciente al Ejército de la República Federativa del Brasil, integrada por oficiales, suboficiales y soldados.
 2. Cantidad: Cuarenta y cinco (45) hombres.
 3. Tipo: Son tropas con especialidad de paracaidista militar orgánicas de unidades del Ejército de la República Federativa del Brasil con aptitud para el desarrollo de operaciones aerotransportadas.
 4. Equipos: La patrulla que pertenece al Ejército de la República Federativa del Brasil ingresa al país sin equipo. Este será provisto por el Ejército Argentino e incluirá: equipo de campaña individual, equipo de lanzamiento para operaciones aerotransportadas: paracaídas, arneses, puñal, efectos varios de arsenales, intendencia y sanidad.
 5. Armamento: La sección ingresa sin armamento;
- d) Despliegue de las tropas y medios: Se ejecutará un transporte aéreo combinado, según el siguiente detalle:

Para el inicio del ejercicio, una aeronave de transporte, orgánica del Comando de Aviación del Ejército Argentino, trasladará desde la República Federativa del Brasil a la sección de paracaidistas brasileños que participará del ejercicio combinado Duende, habiendo transportado el día anterior la sección de paracaidistas argentinos que participará del ejercicio combinado SACI en la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil.

Finalizados los ejercicios, una aeronave de la Fuerza Aérea Brasileña trasladará desde la ciudad de Río de Janeiro, República Federativa del Brasil a los paracaidistas argentinos al país, retornando con sus propios efectivos, que participaron del ejercicio combinado Duende en la ciudad de Córdoba, República Argentina;

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos treinta y dos mil seiscientos noventa y tres (\$ 32.693,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios del Ejército Argentino.

5. Marco situacional

Consistirá en una operación de tropas aerotransportadas, ejecutada por la IV Brigada Paracaidista del Ejército Argentino en la que integrará la sección de paracaidistas del Ejército de la República Federativa del Brasil. El ejercicio incluye el planeamiento de la operación, el apresto de las fuerzas, el desplazamiento aéreo, su lanzamiento, el asalto a un objetivo, la conquista del mismo y la formación de la cabeza aérea.

Durante el ejercicio combinado se efectuará un lanzamiento diurno en masa, con equipo al completo, desde aeronaves del tipo Hércules C - 130 y Fiat G 222.

Se trata de una actividad operacional, con participación de fracciones con tropas, que se ejecutará respetando todas las normas y medidas de seguridad vigentes, pero bajo las condiciones lo más cercanas a la complejidad y riesgo propio de este tipo de operación.

ANEXO XIV

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE INGRESO DE TROPAS EXTRANJERAS AL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio específico combinado de planeamiento y ejecución de operaciones aéreas de búsqueda y rescate (SAR) denominado Andes 2006.

2. Origen del proyecto

Acuerdo entre la Fuerza Aérea Argentina y la Fuerza Aérea chilena.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

- a) Políticos: Fortalecer las medidas de confianza mutua y aumentar la cooperación entre las fuerzas aéreas de ambos países, considerando su pertenencia al Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (Sicofaa);
- b) Estratégicos: Intercambiar experiencias a efectos de adquirir un adecuado nivel de interoperabilidad entre las fuerzas aéreas participantes y capitalizar a nivel bilateral, las obtenidas en ejercicios específicos combinados realizados con anterioridad;
- c) Operativos: Alcanzar un nivel de planeamiento y ejecución de operaciones aéreas de búsqueda y rescate, actuando en forma combinada dentro, de un ambiente confinado y con características climáticas adversas;
- d) De adiestramiento combinado: Adiestrar al personal utilizando normas unificadas que permitan lograr la interoperatividad entre las fuerzas aéreas participantes, de tal forma de estar en condiciones de planificar, conducir y ejecutar operaciones aéreas combinadas de búsqueda y rescate;
- e) De operaciones combinadas: Acrecentar la capacidad de planificar, conducir y operar en forma combinada, cumplimentando las responsabilidades primarias de las fuerzas aéreas participantes.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: Región Sur de la República Argentina;
- b) Fechas de ingreso, tiempo de duración de la actividad: Durante el mes de octubre de 2006, con una duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
 - República Argentina.
 - República de Chile.
- d) Despliegue de las tropas y medios:

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento

La Fuerza Aérea Argentina participará en este ejercicio con dos (2) helicópteros, un (1) avión C - 130 Hércules y hasta un máximo de cincuenta (50) efectivos.

La Fuerza Aérea chilena, desplegará a la República Argentina el siguiente material: tres (3) aviones y hasta un máximo de veinte (20) participantes (intercambio de tripulantes);

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las tropas extranjeras que ingresan al país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos sesenta mil (\$ 60.000,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Fuerza Aérea Argentina.

5. Marco situacional

Simulación de un accidente aéreo en zona montañosa, que de acuerdo a las responsabilidades de ambas fuerzas aéreas, genera la conformación de un centro de búsqueda y rescate para coordinar la ejecución de las operaciones aéreas, con el fin de localizar y rescatar al personal y material involucrado en el supuesto accidente.

ANEXO XV

INFORMACION BASICA REQUERIDA PARA LA AUTORIZACION DE SALIDA DE FUERZAS NACIONALES FUERA DEL TERRITORIO DE LA NACION

1. Tipo de actividad a desarrollar

Ejercicio específico combinado para la práctica de procedimientos de reabastecimiento de combustible en vuelo, denominado Tanque 2006.

2. Origen del proyecto

Acuerdo entre la Fuerza Aérea Argentina y la Fuerza Aérea uruguaya.

3. Fundamentos de los objetivos de la actividad

- a) Políticos: Fortalecer las medidas de confianza mutua y aumentar la cooperación entre las fuerzas aéreas de ambos países, considerando su pertenencia al Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (Sicofaa);
- b) Estratégicos: Intercambiar experiencias a efectos de adquirir un adecuado nivel de interoperabilidad entre las fuerzas aéreas participantes, con el objeto de participar en ejercicios específicos combinados de mayor complejidad;
- c) Operativos: Adiestrar al personal de la Fuerza Aérea Argentina y la Fuerza Aérea uruguaya en operaciones de reabastecimiento aéreo, con sistemas de armas de combate que permita en un futuro la participación en ejercicios internacionales;
- d) De adiestramiento combinado: Adiestrar utilizando normas unificadas que permitan lograr la interoperatividad entre las fuerzas aéreas participantes, de tal forma de estar en condiciones de efectuar operaciones específicas combinadas con países de la región;

- e) De operaciones combinadas: Incrementar la capacidad de apoyar la operación de medios aéreos de diferentes países de la región que puedan integrar una coalición aérea sub-regional.

4. Configuración de la actividad

- a) Lugar de realización: República Oriental del Uruguay;
- b) Fechas de egreso, tiempo de duración de la actividad: Se realizará entre los meses de octubre/noviembre de 2006, con una duración aproximada de cinco (5) días;
- c) Países participantes:
- República Argentina.
 - República Oriental del Uruguay.

Efectivos participantes: Cantidad, tipos, equipos y armamento

Medios propios:

- Un (1) avión reabastecedor.
- Hasta un máximo de veinte (20) participantes (tripulantes).

Medios de la Fuerza Aérea uruguaya:

- Seis (6) aviones de combate.
- Hasta un máximo de cincuenta (50) participantes;

- d) Despliegue de las tropas y medios: Las ejercitaciones a desarrollar por la Fuerza Aérea Argentina, se llevarán a cabo sobre territorio uruguayo, mediante la realización de operaciones aéreas del tipo de reabastecimiento en vuelo, ejecutadas con un avión KC-130 Hércules, operando desde un aeródromo de ese país, a efectos de suministrar combustible a aviones de la Fuerza Aérea uruguaya.

Además, a efectos de llevar el control de dichas operaciones e intercambiar experiencias, durante la ejecución de las mismas se realizará intercambio de tripulaciones;

- e) Inmunidad: No se han requerido inmunidades específicas para las fuerzas nacionales que salen del país;
- f) Costos: Los costos de la operación de nuestros medios ascienden a la suma de pesos sesenta mil (\$ 60.000,00);
- g) Financiamiento: Los costos son cubiertos con fondos presupuestarios de la Fuerza Aérea Argentina.

5. Marco situacional

Escenario real de despliegue operacional a territorio de la República Oriental del Uruguay para realizar un ejercicio específico aéreo con el objeto de adiestrar a las tripulaciones aéreas de la Fuerza Aérea

Argentina y la Fuerza Aérea uruguaya en procedimientos de reabastecimiento aéreo de combustible con control operacional unificado.

Sra. Rodríguez. – Pido la palabra.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

Sra. Rodríguez. – Señor presidente: dado que la votación no se efectuó en forma nominal, quiero dejar constancia del voto negativo de todo el bloque del ARI en relación con el proyecto de resolución que se acaba de sancionar.

Sr. Presidente (Balestrini). – Así se hará constar, señora diputada.

Sra. Tate. – Quiero dejar constancia que mi bloque votó negativamente.

Sr. Presidente (Balestrini). – Así se hará, señora diputada.

En consideración en general.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Argüello. – Señor presidente: voy a hacer una breve fundamentación en el tratamiento del proyecto que nos ocupa. En efecto, se trata del ingreso y egreso de tropas nacionales o extranjeras, según el caso, para participar de operaciones militares conjuntas, básicamente con países de la región.

En cumplimiento de lo que prescribe el artículo 75 de la Constitución Nacional, corresponde que el Congreso de la Nación otorgue la autorización para que las fuerzas nacionales salgan del país a realizar este tipo de actividades, y de la misma manera corresponde que sea el Congreso la autoridad concedente de la autorización para el ingreso de tropas extranjeras.

Conforme surge de lo prescripto por la ley 25.880, que fuera votada por esta Cámara en diciembre de 2003, corresponde al cuerpo abocarse al tratamiento de la totalidad de las operaciones militares conjuntas que las fuerzas nacionales argentinas habrán de realizar en el período que va del 1° de septiembre de 2006 al 31 de agosto del año 2007.

Se trata de quince ejercicios militares, el primero de los cuales se iniciará en el curso de la semana que viene en el canal de Beagle. En este caso se trata de una operación militar conjunta con la República de Chile.

La inmensa mayoría de las operaciones involucran a la Argentina, Chile, Uruguay, Bra-

sil y Paraguay. Hay una sola que involucra a Panamá y es la misma que involucra a Estados Unidos.

Todas las demás operaciones militares que se van a realizar se efectuarán en el marco de la región y la subregión, y por supuesto persiguen la conformación de escenarios de confluencia, es decir, el objetivo es detectar intereses comunes entre dos Estados y sus respectivas fuerzas armadas.

Algunos presidentes de bloque de la oposición han manifestado su malestar por lo súbito y tardío del ingreso de este proyecto. Ciertamente existe una razón poderosa que es lo que ha determinado e impedido que el Poder Ejecutivo hiciera llegar con mayor antelación este proyecto a las Cámaras. Digo a las Cámaras porque este proyecto acaba de ser sancionado por el Senado de la Nación hace horas nada más.

Originariamente estaba previsto que fuesen dieciséis los ejercicios en los cuales iban a participar las fuerzas armadas nacionales. Como acabo de informar, vamos a votar la autorización para sólo quince. El decimosexto era un ejercicio combinado con las fuerzas regulares de los Estados Unidos en el marco de la operación militar Unitas, que precisamente reconoce como país organizador a los Estados Unidos de Norteamérica.

Después de un debate largo ese proyecto fue finalmente retirado por el Poder Ejecutivo nacional del plan de operaciones de las fuerzas argentinas porque hubo una serie de cambios impulsados por el país organizador, el principal de ellos orientado al cambio de configuración del ejercicio.

Este ejercicio ya involucraba la participación activa de un portaaviones de la marina norteamericana y de unidades de desembarco, lo cual distaba bastante de lo originalmente convenido cuando comenzó la negociación en relación con esta operación militar.

Además debo informar a esta Cámara que no hubo acuerdo respecto de la demanda de inmunidad absoluta y total que los Estados Unidos ponían como condición para la participación de sus fuerzas en este tipo de operaciones.

Por esta razón, me permito justificar la demora en el arribo de esta iniciativa a las Cámaras. No tengo más que informar y por supuesto

si hubiera alguna cuestión de detalle, tanto el diputado Villaverde, a la sazón presidente de la Comisión de Defensa, como yo, estamos a disposición del cuerpo.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Villaverde. – Señor presidente: quiero adelantar el voto positivo de nuestro bloque y quiero hacer una breve consideración, solicitando autorización para insertar una parte del texto de mi discurso.

Aquí hay un problema de mora, pero estos ejercicios son habituales y, como bien decía recién el señor presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, son también de larga trayectoria en la región. Seis se hacen con Chile, cuatro con Uruguay, cuatro con Brasil y sólo uno –como ha dicho el señor diputado preopinante– se hace fuera de esta zona.

La urgencia reside en el hecho de que en los próximos días hay que efectuar un ejercicio con Chile. No hay tiempo y es cierto lo de la mora, porque costó mucho reglamentar el inciso 28 del artículo 75 de la Constitución Nacional. Fue motivo de un largo debate, pero es la primera vez que el Poder Ejecutivo alega en los fundamentos del proyecto los motivos de la mora. Se trata de los mismos motivos que dieron lugar a un largo debate en el seno de las comisiones de Relaciones Exteriores y Culto y de Defensa Nacional en 2003, donde se trató el tema de las inmunidades. Recordemos que Estados Unidos pedía una inmunidad total. No nos pusimos de acuerdo y hubo una decisión del Poder Ejecutivo.

En esta oportunidad, con el plan anual de ejercicios militares conjuntos que vamos a aprobar debo decir que no existe ninguno que requiera inmunidad: ni los que se hacen dentro de las fronteras de nuestro país ni los que se efectúan en el exterior. Por eso considero que el tema de la mora ha sido correctamente explicado en los fundamentos.

Reitero que estos ejercicios son habituales y son importantes porque se encuadran dentro de los términos de lo que es la estrategia nacional y las políticas de relaciones exteriores. También se fortalece el rol de las fuerzas armadas como auxiliar en las relaciones exteriores, porque los ejercicios tienen como fin la ayuda humanitaria, el salvataje en el mar, la búsqueda y

rescate de personas. De alguna forma contribuyen a que nuestro país tenga presencia en el mantenimiento de la paz como en la seguridad mundial.

Uno de los objetivos consiste en preservar, reforzar y desarrollar los vínculos de la paz y la confianza mutua, además de adiestrar a las tropas en operaciones que tienen que ver con el mantenimiento de la paz, el otorgar seguridad a la navegación, la salvaguarda de la vida humana y la contribución a la defensa del medio ambiente marítimo.

Quiero resaltar la importancia que tienen estos ejercicios porque van a posibilitar incrementar la interoperabilidad, fortalecer la integración y aumentar la cooperación y la presión que significa la presencia argentina en el mundo.

Un adiestramiento conjunto y combinado debe ser entendido como un intercambio de tecnología y de modernización operativa. Tiene importancia porque también contribuye a la formación y capacitación de los profesionales de las fuerzas armadas. O sea que no hay nada que pueda hacernos dudar en cuanto a este plan anual.

Esperemos que el próximo año se cumplan los términos correspondientes, porque hoy vamos a acompañar la sanción de este proyecto ya que estamos de acuerdo con estos ejercicios que representan el plan anual a efectuarse a partir del 1° de septiembre.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Raimundi. – Señor presidente: creo íntimamente que los dos diputados preopinantes no pueden estar convencidos de la fundamentación que han dado en cuanto al tema de la mora.

El hecho de haber dejado de lado el operativo Unitas no es argumento suficiente. Mucho menos lo constituye el hecho vinculado con la habitualidad de estos ejercicios. La circunstancia de que se hayan repetido anualmente debería haber sido el motivo para que nos anticipáramos a su discusión. Como sabíamos que se iban a reiterar, porque ya se venían haciendo, debíamos haber presentado el proyecto en el tiempo que exige la ley.

A fines de 2003, cuando se planteó el tema vinculado con la presencia de *marines* en la provincia de Entre Ríos, la cuestión de las inmunidades y demás, recuerdo que hubo una reunión

conjunta donde estuvieron presentes el entonces canciller Bielsa y el ex ministro de Defensa, José Pampuro, quienes trataron de justificar la autorización por parte de la Cámara de ejercicios militares que ya se habían realizado. Es decir que las tropas ya habían entrado y salido, habían gozado de las inmunidades, y el Congreso todavía no había autorizado los ejercicios.

A partir de ese episodio límite se sancionó la ley 25.880, que reglamenta esta facultad del Congreso, cuyo artículo 5° obliga al Poder Ejecutivo a enviar al Congreso en la primera semana de marzo el proyecto sobre el plan anual para que a partir de dicha fecha se pueda comenzar a discutir acerca de los ejercicios militares que tendrán lugar entre septiembre de ese año y septiembre del año siguiente. Esta ley fue promulgada el 21 de abril de 2004, o sea que desde entonces el Poder Ejecutivo sabe perfectamente que en la primera semana de marzo tiene que enviar el plan anual para que el Congreso estudie la conveniencia de los ejercicios que debe aprobar. En cambio, ayer a las 9 de la noche hemos recibido esta fotocopia, que está casi en blanco porque tiene tan poca tinta que casi no se ve, en este sobre de papel madera.

Sinceramente, creo que con lo que nos estamos ahorrando de café en las reuniones de comisión que debieran hacerse y no se hacen, sobre todo en la de Defensa, se podría cargar de tóner la fotocopidora para que por lo menos sea legible lo que recibimos la noche anterior a la jornada en que debemos aprobar un plan anual de quince ejercicios de las fuerzas armadas. Ya tuvimos la misión aérea a Brasil, el envío de tropas a Haití y ahora este nuevo proyecto, que es tratado sobre tablas.

Es cierto que hemos ganado un poco de tiempo porque antes se autorizaba la entrada y salida de las tropas después de que éstas habían entrado y salido, mientras que ahora el 30 de agosto, con un proyecto ingresado el día anterior, estamos autorizando ejercicios militares que van a tener lugar a partir de la primera quincena de septiembre. O sea que por lo menos nos estamos expidiendo 48 horas antes de la realización del ejercicio.

El otro problema tiene que ver no sólo con lo procesal sino con el contenido, porque si se hubiera enviado a tiempo este proyecto, con calidad institucional –un tema que estuvo presente en toda la jornada de hoy–, hubiéramos tenido

más eficacia a la hora de analizar estas cuestiones porque podríamos haber discutido el contenido.

Nosotros hubiéramos aprobado sin problemas catorce de los quince ejercicios porque son maniobras bilaterales con países de la región. Es decir que de alguna manera se podría haber dado más fortaleza o unanimidad a la aprobación de algunos ejercicios. Pero también podríamos haber discutido el contenido del ejercicio que figura en el anexo VIII porque es una maniobra de control del canal de Panamá en conjunto con las fuerzas armadas americanas, y nosotros perfectamente podríamos haber discutido esto. Es posible que a partir de la discusión apareciera gente experimentada y con fundamentos suficientes para que modificáramos nuestra opinión.

Se dice que este ejercicio está “enmarcado en la cooperación militar internacional”, que “sirve para fortalecer la confianza mutua y la integración con las Armadas del continente” y –esta parte sí es verdad– “para mantener un nivel de adiestramiento”.

En el marco situacional se dice: “El concepto rector de este ejercicio se basa en el cumplimiento de una hipotética misión de paz”.

Fíjense que se dice: confianza mutua, cooperación militar e integración en el marco de las misiones de paz con las fuerzas armadas que pertenecen a un país que acaba de aprobar un presupuesto de defensa superior a los 500 billones de dólares.

Si algo pudiera explicar una posible crisis o estancamiento del proceso de crecimiento de la economía mundial es el déficit fiscal de los Estados Unidos. Sin embargo, 500 billones de dólares se acaban de aprobar en el presupuesto de defensa para el ejercicio 2006.

En el año 2005 el presupuesto militar de los Estados Unidos era superior a la suma de los presupuestos militares de los 21 países que le siguen en orden de importancia. En el 2006 el presupuesto militar de los Estados Unidos es superior a la suma de los 35 países que le siguen. Son todos los países desarrollados, está la ex Unión Soviética, China, Canadá y el resto de esos países.

Esta asignación presupuestaria es para destinar al conjunto del planeta más personal militar que personal diplomático.

El Comando Sur de los Estados Unidos, con el cual se debería hacer este ejercicio conjunto en el marco de la cooperación y de las misiones de paz, tiene destinado en el territorio de América Latina más personal militar en las misiones militares que personal diplomático tiene asignado el Departamento de Estado en las embajadas y misiones diplomáticas.

Actualmente el Pentágono y el Departamento de Estado están discutiendo la posibilidad de que por primera vez un jefe militar comande las misiones diplomáticas en lugar de un diplomático.

Con esas fuerzas armadas tenemos una misión pendiente en el marco de “la cooperación, la integración y la confianza mutua”. Por lo menos tendríamos que haberlo discutido.

Como decía antes, la única verdad es el adiestramiento: esto se hace para adiestrar tropas argentinas. El G7 acaba de discutir la cuestión energética como central. Los gasoductos y oleoductos de la ex Unión Soviética que cruzan Uzbekistán, Turkmenistán, Kirguistán y otras ex repúblicas soviéticas, son los asentamientos de las principales bases militares de los Estados Unidos, que se acaba de convertir en una potencia asiática, no porque tenga control satelital sino porque tiene control territorial.

La primera base militar más numerosa está en Bagdad, y la segunda en Bogotá, Colombia, a kilómetros de Panamá, que nosotros tenemos que controlar en el ejercicio del anexo VIII. Por lo menos tendríamos que haberlo discutido con el debido tiempo.

Dado que deben tener allí el control militar, nos tienen que adiestrar para que controlemos la región. Tenemos que hacer un ejercicio militar con las fuerzas que están en Irak y con las que están en Guantánamo.

Nosotros no hubiéramos aprobado el anexo VIII, pero tal vez lo podríamos haber discutido, lo que podría haber mejorado la eficiencia, la comprensión y el apoyo de esta iniciativa.

No había necesidad de presentar el 29 de agosto un proyecto como si se tratara de un atropello. Humildemente, señalo a los señores diputados que éste es un claro ejemplo en el que la calidad institucional habría mejorado la eficiencia.

Por lo expuesto, vamos a votar en contra del proyecto. (*Aplausos.*)

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Di Pollina. – Señor presidente: quiero fijar la posición del bloque Socialista ante este proyecto.

Comparto la preocupación del señor diputado preopinante en cuanto a la metodología utilizada por el Poder Ejecutivo. Hace catorce días, cuando tratamos la permanencia de las tropas argentinas en Haití, manifestamos nuestra inquietud por el manejo institucional de estos temas.

Me refiero a la metodología de traer al recinto cuestiones de esta envergadura a último momento, a fin de considerarlas sin contar con la más mínima información, tal como ocurre en este caso. Justamente, el tema de la calidad institucional se debatió hace pocas horas cuando estuvo presente el jefe de Gabinete.

La Cámara de Diputados está tratando un proyecto de ley que fundamentalmente desobedece la ley 25.880, sancionada en función del inciso 28 del artículo 75 de la Constitución Nacional, y referida al permiso que el Congreso debe otorgar para que ingresen al país tropas extranjeras o para que egresen de él las tropas nacionales.

Esta ley obliga al Poder Ejecutivo a enviar en el mes de marzo –a fin de que sea tratado en tiempo y forma en las comisiones respectivas de la Cámara de Diputados– las iniciativas vinculadas con el egreso de tropas argentinas para que participen de diferentes maniobras militares, así como también sobre el ingreso de tropas extranjeras a la República Argentina. En consecuencia, no se ha cumplido con el artículo 5° de la mencionada ley.

Tampoco se ha cumplido con el artículo 7°, que estipula que, ante una situación especial –que no es la que se plantea en este caso– el Ejecutivo debe enviar el proyecto de ley al Congreso con una anticipación no menor a cuatro meses de la fecha prevista para la iniciación de la actividad.

Cuando el año pasado tratamos estos temas, desde la bancada socialista criticamos que el Poder Ejecutivo remitiera un programa de ejercicios militares con otros países de la región y con los Estados Unidos en un solo paquete, lo que nos obligaba a considerar el programa completo, al mismo tiempo que nos impedía tratar

en particular cada uno de los ejercicios militares en cuestión.

El diputado Raimundi dijo claramente que entre los quince ejercicios se encuentran nada más y nada menos que maniobras militares en aguas internacionales del mar del Caribe y del océano Pacífico. Estas maniobras se realizarán junto a tropas del Comando Sur de los Estados Unidos, que es la fuerza armada norteamericana encargada de regentar toda la región latinoamericana. En esta oportunidad, las maniobras correspondientes se harían en los meses de junio y julio de 2007, y contarán, además, con la participación de las repúblicas de Panamá y Chile.

Recién escuchaba decir a un diputado oficialista que estas maniobras militares tenían un contenido altruista y humanitario. Realmente no me imagino a las fuerzas armadas norteamericanas desarrollando ejercicios militares de tal naturaleza.

Sí recuerdo, y lo decíamos cuando tratamos el tema de Haití, las acciones militares desarrolladas en Centroamérica por los Estados Unidos –nación que no ha dejado país de la región sin invadir–, la acción directa que Estados Unidos desplegó sobre Haití y la que despliega sobre Centroamérica y el Caribe. Realmente, desde nuestro bloque no vemos ninguna justificación para permitir maniobras militares con los Estados Unidos de Norteamérica. Esto nos parece absolutamente injustificado, mucho más cuando vemos la política exterior norteamericana en Medio Oriente, que se basa en el concepto de la guerra preventiva, con el que se oculta la intencionalidad de dominar territorios ricos en petróleo y agua potable, y cuando apreciamos las acciones concretas que desarrolla en América Latina intentando militarizar toda la región con bases como las que ha instalado en Colombia.

De esta manera, dentro de poco vamos a tener una base militar autorizada por la hermana República del Paraguay, cerca de la Triple Frontera; o sea, en el lugar donde se encuentra el área de recarga y descarga del sistema Acuífero Guaraní, una de las reservas de agua dulce más importante del mundo.

Es muy preocupante el manejo institucional que se da a este tema. En primer lugar, se trasgrede la ley 25.880. En segundo término, no se

da la posibilidad al Congreso de tratar puntualmente cada una de las maniobras militares propuestas, tal como establece el artículo 4° de la ley mencionada. Dicho artículo estipula que el Congreso debe dar autorización expresa a cada uno de estos ejercicios militares. Nosotros tenemos que votar en el paquete, sin poder discriminar ni votar puntualmente cada uno de estos ejercicios militares.

Nosotros compartimos el hecho de que la Argentina, junto a los países hermanos de la región, pueda llevar adelante una serie de ejercicios militares teniendo en cuenta el concepto que los socialistas hemos promovido y defendido en lo que hace a la regionalización y a la cohesión de esa regionalización, tanto en el Mercosur como en América Latina. Esto significa tratar de promover políticas integrales en todos los aspectos, no sólo en lo económico, sino también en lo institucional, en lo educativo, en lo social, y también en materia militar, lo que hace a una coherencia en la construcción de toda la región.

Por todo esto, quiero señalar que nosotros hubiéramos votado afirmativamente 14 de los 15 anexos que contiene este proyecto de ley, ya que las actividades se desarrollarán en forma conjunta con los países hermanos de Latinoamérica. Por supuesto, no hubiéramos dudado en votar negativamente el anexo VIII, que se refiere a la maniobra militar de los Estados Unidos de Norteamérica en Panamá. Por todas estas fundamentaciones, el bloque socialista se va a abstener.

Sr. Presidente (Balestrini). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

Sr. Chironi. – Señor presidente: tal como anticipamos al momento de votar la habilitación del tema en tratamiento, el bloque de la Unión Cívica Radical va a solicitar autorización a la Cámara para abstenerse.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se va a votar nominalmente.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 145 señores diputados presentes, 111 han votado por la afirmativa y 12 por la negativa, registrándose además 21 abstenciones.

Sr. Secretario (Hidalgo). – Se han registrado 111 votos afirmativos, 12 negativos y 21 abstenciones.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Alvarez Rodríguez, Alvarez, Argüello,

Arriaga, Artola, Berraute, Bertone, Bianchi Silvestre, Bianco, Bonacorsi, Bösch, Bullrich, Burzaco, Camaño (E. O.), Canela, Canevarolo, Cantos, Carmona, Cassese, César, Chiacchio, Cigogna, Coirini, Conti, Córdoba (J. M.), Coscia, Dalla Fontana, Daud, De Bernardi, De la Barrera, De la Rosa, Delich, Di Landro, Di Tullio, Díaz, Dovená, Fadel, Ferra de Bartol, Ferrigno, Figueroa, Fiol, Gallo, García de Moreno, García (M. T.), Garrido Arceo, Genem, Ginzburg, Gioja, Giorgetti, Godoy (R. E.), Gutiérrez (F. V.), Gutiérrez (G. B.), Heredia, Herrera (G. N.), Ilarregui, Ingram, Irrazábal, Iturrieta, Lamberto, Landau, López, Marcó del Pont, Marconato, Marconetto, Marino (J. I.), Martini, Mediza, Merino, Monayar, Mongeló, Moreno, Müller, Nemirovski, Olmos, Osorio, Osuna, Pastoriza, Pérez (M. S.), Perié, Pinedo, Porto, Recalde, Richter, Rico, Rodríguez (O. E. R.), Román, Romero, Roquel, Rossi, Rosso, Ruckauf, Salim (J. A.), Salum, Santander, Sarghini, Sartori, Snopek, Solanas, Soto, Spatola, Stella, Sylvestre Begnis, Thomas, Tomaz, Torino, Uñac, Vaca Narvaja, Velarde, Villaverde, West y Wilder.

–Votan por la negativa los señores diputados: Bisutti, Carrió, De Marchi, García Méndez, González (M. A.), Gorbacz, Macaluse, Maffei, Quiroz, Raimundi, Ríos y Rodríguez (M. V.).

–Se abstienen de votar los señores diputados: Abdala, Acuña Kunz, Aguad, Augsburg, Azcoiti, Binner, Cecco, Chironi, Cuevas, De Brasi, Di Pollina, Ferrero, Garín de Tula, Leyba de Martí, Martínez, Méndez de Ferreyra, Montenegro, Morini, Storero, Tate y Zancada.

Sra. Monayar. – Si me permite, señor presidente, solicito que quede constancia de que he votado por la afirmativa.

Sra. Richter. – Formulo un pedido en el mismo sentido, señor presidente.

Sr. Presidente (Balestrini). – Por Secretaría se tomará nota.

En consideración en particular el artículo 1°.
Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

–El artículo 2° es de forma.

Sr. Presidente (Balestrini). – Queda definitivamente sancionado el proyecto de ley.¹

Se comunicará al Poder Ejecutivo y se dará aviso al Honorable Senado.

¹ Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 88.)

La Presidencia solicita el asentimiento de la Honorable Cámara para autorizar las inserciones solicitadas por los señores diputados.

–Asentimiento.

Sr. Presidente (Balestrini). – Se harán las inserciones solicitadas.²

La Presidencia invita a la Honorable Cámara a pasar a cuarto intermedio hasta el próximo miércoles a las 13.

–Se pasa a cuarto intermedio a la hora 20 y 23.

HORACIO M. GONZÁLEZ MONASTERIO.
Director del Cuerpo de Taquígrafos

25

APENDICE

A. SANCIONES DE LA HONORABLE CAMARA

1. PROYECTOS DE LEY SANCIONADOS DEFINITIVAMENTE

1

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Autorízase la entrada de tropas extranjeras al territorio nacional y la salida fuera de él de fuerzas nacionales, según corresponda, para que participen del programa de ejercitaciones combinadas desde el 1º de septiembre de 2006 hasta el 31 de agosto de 2007, de acuerdo a la información detallada en los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV que forman parte integrante de la presente ley.

Art. 2º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

(Ley 26.142.)

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los treinta días del mes de agosto del año dos mil seis.

ALBERTO E. BALESTRINI.	JOSÉ J. B. PAMPURO.
<i>Enrique R. Hidalgo.</i>	<i>Juan H. Estrada.</i>
Secretario de la C. de DD.	Secretario parlamentario del Senado.

2. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN EN REVISION AL HONORABLE SENADO

1

Buenos Aires, 30 de agosto de 2006.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º – Créase un Juzgado Federal de Primera Instancia con asiento en la ciudad de Corrientes,

provincia de Corrientes, con competencia en materia civil, comercial, laboral, tributaria, de la seguridad social, contencioso administrativo, criminal y correccional.

Art. 2º – El juzgado que se crea por el artículo anterior tendrá jurisdicción sobre los mismos departamentos en los que tiene competencia el juzgado federal ya existente en la ciudad de Corrientes.

Art. 3º – La Cámara Federal de Apelaciones de Corrientes, con asiento en la ciudad de Corrientes, ejercerá la superintendencia, y será el tribunal de alzada del juzgado que se crea por la presente ley, excepto en materia de seguridad social y electoral. El Tribunal Oral en lo Criminal Federal de Corrientes es tribunal de juicio en materia penal.

Art. 4º – El juzgado que se crea por el artículo 1º funcionará con 7 (siete) secretarías: una con competencia correccional y en leyes especiales; dos con competencia civil, comercial y laboral; dos con competencia penal; una con competencia penal tributaria; y una con competencia en ejecución fiscal.

Art. 5º – La Cámara Federal de Apelaciones de Corrientes resolverá cómo se procederá a la distribución de las causas y asignará un determinado número de causas pendientes al nuevo juzgado federal en base a criterios de necesidad, proporcionalidad y eficacia.

Art. 6º – Créanse los cargos de magistrado, funcionarios y empleados a que se refiere el anexo adjunto y que forma parte de la presente ley.

Art. 7º – La presente ley se implementará una vez que se cuente con el crédito presupuestario necesario para la atención del gasto que su objeto demande, y se imputará al presupuesto para el ejercicio que corresponda del Poder Judicial de la Nación.

Art. 8º – El magistrado, los funcionarios y empleados que se designen en los cargos creados sólo tomarán posesión de los mismos cuando se dé la condición financiera referida en el artículo precedente.

² Véase el texto de las inserciones en el Apéndice. (Página 88.)

Art. 9º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.
Dios guarde al señor presidente.

ANEXO

Magistrados y funcionarios:

Juez federal de primera instancia: 1 (uno)
Secretario de juzgado: 7 (siete)

Personal administrativo y técnico:

Prosecretario administrativo: 7 (siete)
Oficial mayor (relator): 14 (catorce)
Auxiliar superior: 7 (siete)
Auxiliar superior de 3ª: 7 (siete)
Auxiliar superior de 6ª: 7 (siete)
Auxiliar principal de 5ª: 7 (siete)

Personal de servicio:

Auxiliar principal de 7ª: 3 (tres)

3. RESOLUCIONES ⁽¹⁾

1

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Acordar al señor diputado don Eduardo Víctor Cavadini autorización para desempeñar el cargo de ministro de Gobierno, Justicia y Educación de la provincia de Jujuy, desde el 25 de agosto de 2006 al 28 de febrero de 2007 y concederle licencia sin goce de dieta por el mismo lapso.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el 30 de agosto de 2006.

ALBERTO E. BALESTRINI.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. DD.

2

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Aceptar la renuncia presentada por doña Graciela Ocaña como diputada nacional, a partir del día 28 de agosto de 2006.

⁽¹⁾ Bajo este apartado se publican exclusivamente las resoluciones sancionadas por la Honorable Cámara. El texto de los pedidos de informes remitidos al Poder Ejecutivo conforme al artículo 204 del reglamento puede verse en la publicación *Gaceta Legislativa*.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el día treinta de agosto del año 2006.

ALBERTO E. BALESTRINI.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. DD.

3

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Declarar de interés de esta Honorable Cámara las XXI Jornadas Odontológicas Internacionales del Centro de la República Argentina, organizadas por el Círculo Odontológico de Córdoba y que, bajo el lema: "La salud bucal en América Latina" se llevarán a cabo los días 28, 29 y 30 de septiembre de 2006 en la ciudad de Córdoba.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el treinta de agosto de dos mil seis.

ALBERTO E. BALESTRINI.
Enrique R. Hidalgo.
Secretario de la C. DD.

4

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Aprobar la propuesta del acuerdo alcanzado entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa de transporte ferroviario de cargas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima –NCA S.A.– para adecuar el contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fue otorgado mediante decreto 994/1992.

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

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

a) La renegociación integral de las condiciones contractuales exige para cada una de las partes un

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, el 30 de agosto de 2006.

ALBERTO E. BALESTRINI.	JOSÉ J. B. PAMPURO.
<i>Enrique R. Hidalgo.</i>	<i>Juan H. Estrada.</i>
Secretario de la C. de DD.	Secretario parlamentario del Senado.

4. DECLARACIONES

1

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

De interés de esta Honorable Cámara la realización de la Semana del Vino que se realizará entre el 9 y el 16 de septiembre en todo el país, coordinada por el Fondo Vitivinícola Mendoza y la participación activa de Bodegas de Argentina y todos los miembros del foro de bodegas, dando continuidad a la campaña de comunicación realizada por el Fondo Vitivinícola para el mercado interno y que concluirá con la feria Vinos y Bodegas 2006 a realizarse en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el treinta de agosto de dos mil seis.

ALBERTO E. BALESTRINI.
<i>Enrique R. Hidalgo.</i>
Secretario de la C. DD.

2

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Que expresa su rechazo a los despidos de obreros en la empresa The Value Brands Company de Argentina (ex Jabón Federal) y solicita la inmediata reincorporación de los despidos en cumplimiento de las leyes laborales nacionales en vigencia.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires el 30 de agosto de 2006.

ALBERTO E. BALESTRINI.
<i>Enrique R. Hidalgo.</i>
Secretario de la C. DD.

B. INSERCIONES

1

**INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA TATE****Fundamentos del voto negativo de la señora
diputada al dictamen de mayoría de la Comisión
Bicameral de Seguimiento de las Facultades
Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional
por el que se aprueba la propuesta de acuerdo
entre el Poder Ejecutivo nacional y la empresa
de transpore ferroviario de carga
Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima**

Queremos dejar expresamente asentado que la unidad de renegociación, en representación del Poder Ejecutivo, ha incurrido nuevamente en un error formal que la comisión bicameral omitió o lo consideró irrelevante.

La UNIREN suscribe, con la empresa Nuevo Central Argentino S.A., un primer acta acuerdo con fecha en el mes de febrero del corriente año, luego le dá traslado a la procuración del tesoro que con fecha 3 de mayo de 2006 realiza su dictamen conteniendo una serie de observaciones devolviendo luego las actuaciones a la unidad renegociadora.

El Poder Ejecutivo y la empresa receptan las sugerencias del procurador y formalizan una nueva acta acuerdo, la que estamos tratando ahora, firmada por las partes el día 22 de marzo de 2006.

Luego la UNIREN comunica por nota y remite el nuevo acuerdo a la procuración, pero no consta en los antecedentes que ingresaron a la mesa de entradas del Senado de la Nación que el procurador los recibiera ni dictaminan.

Para nuestro entender el procedimiento que se encuentra establecido legalmente para las renegociaciones de los contratos con las empresas públicas privatizadas es necesario la opinión de la procuración del tesoro de los acuerdos arribados que luego son girados al Congreso Nacional.

Después de efectuar esta observación formal analizaré el acta acuerdo en tratamiento, adelantando que el bloque de la UCR rechaza todos sus contenidos formales y legales y que fuera suscripto por el Poder Ejecutivo, representado por el ministro De Vido y la ministra Miceli con los representantes de la empresa Nuevo Central Argentino S.A..

Los funcionarios que actúan en las negociaciones con las empresas públicas privatizadas, se asemejan más a empleados de una escribanía que del Estado, ya que todos los acuerdos arribados son con un mismo formato sin distinción alguna entre empresas cumplidoras o incumplidoras, todos son iguales sin diferencias ni tan siquiera cuando se trata de inversiones, todas tienen la misma capacidad para realizarlas y por ende, si los funcionarios parecen empleados de escribanías, nosotros pasamos a

ser los escribanos que certificamos y ratificamos, ya que no se aceptan modificaciones algunas a lo que propone el Poder Ejecutivo.

No podemos aprobar la renegociación de un contrato, como lo hacen nuestro colegas del oficialismo, recomendando al Poder Ejecutivo que antes de firmar el decreto ratificatorio, tenga en cuenta las 9 observaciones que realizaron.

La ley 25.790 es clara y precisa en su artículo 4° "...el Congreso Nacional aprueba o rechaza...", no se recomienda ni observa. Si se rechaza la propuesta, se reanudan las negociaciones teniendo en cuenta los motivos que produjeron dicho rechazo. No existe otra posibilidad.

Por ello digo que debemos dejar de ser una escribanía, cuando existen observaciones y replanteos para mejorar una renegociación en el seno del Congreso, hagámoslo conocer como lo estipula la ley rechazando la propuesta y no aprobar utilizando artilugios para evitar ser incriminados ante cualquier reclamo judicial y a la vez quedar bien con el Poder Ejecutivo.

En la audiencia pública donde se puso en consideración la carta de entendimiento que había arribado el Estado con la empresa Nuevo Central Argentino S.A., el representante de la Defensoría del Pueblo de la Nación manifestó con meridiana claridad la imposibilidad y riesgo de realizar una renegociación en el transporte ferroviario de carga ante la ausencia de una política ferroviaria de alcance nacional que debería proveer a las necesidades de la defensa, la integración territorial y el desarrollo de la economía nacional.

Esto es para nosotros el eje donde se centra nuestro rechazo, además de lo estipulado específicamente en el articulado del acta acuerdo.

Sin una política ferroviaria nacional, integral y de largo plazo, con un marco regulatorio donde se instrumenten normas coherentes y que se posibilite la creación de órganos de control eficaces y con amplias facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias, no se puede realizar una renegociación de un contrato de un servicio público con la responsabilidad y seriedad que se requiere cuando se administran bienes del Estado.

Quiero recordarles que la Ley Nacional de Ferrocarriles, ley 2.873, data del año 1891, o sea que tiene 115 años que, acompañada con un cúmulo de decretos, resoluciones, reglamentos, juntamente con lo que estipulan los contratos de concesión, hacen un engorroso e inadecuado marco legal que imposibilita una gestión eficiente y por ende propenso a incumplimientos.

Tanto es así, y ya entrando en el análisis del acta acuerdo, que en los antecedentes que requiere la unidad de renegociación a los efectos de justificar la renegociación del contrato de concesión con la empresa NCA SA, se solicitan informes sobre el

concesionario a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte –CNRT–, ente controlador de los cumplimientos e incumplimientos del contrato de concesión, con poder de aplicar sanciones, receptor quejas y denuncias de los usuarios, en definitiva proteger el patrimonio nacional, ésta manifestó que “...todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar in situ en cuanto a su totalidad en cantidad y calidad, dada la extensión del sistema ferroviario nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas han sido, y lo son, por excepción...”.

Esta es la prueba acabada de la inoperancia e ineficiencia del órgano controlador. Más grave aún es que los funcionarios a cargo de las renegociaciones acepten y suscriban acuerdos con las empresas, con informes que ellas mismas realizaron.

Esto corrobora lo que he manifestado, es de una total irresponsabilidad renegociar contratos sin tener una política ferroviaria nacional y un marco regulatorio que traduzca en hechos sus facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias.

Estamos, entonces, analizando un acta acuerdo entre el Estado y NCA SA, que la columna vertebral del mismo lo conforma el patrimonio, la rentabilidad y las inversiones, con informes proporcionados por una de las partes –la empresa– y la otra –el Estado– acepta sin corroborar la veracidad de los datos proporcionados.

Esto es lo que algunos llaman “el Estado bobo”, no ve, no controla, no sanciona, sólo acepta.

Esto lo vemos reflejado en la misma acta acuerdo, ya que en la cláusula cuarta, donde se trata sobre el estado de la red concesionada, se efectúa una remisión a anexos que constituyen parte integrante del acuerdo. Más precisamente nos estamos refiriendo a los anexos II, III y IV.

El anexo II precisa el estado actual de la red donde se detalla por sectores la velocidad de circulación y cuales son los tramos donde la carga máxima a transportar se encuentra por debajo de 20 toneladas por eje.

El anexo III, donde se detalla el estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de artes y otros.

El anexo IV revela el inventario y estado actual del material rodante.

También en la misma cláusula se estipula un plazo de 180 días para que la empresa presente información referida al estado de los bienes inmuebles de la concesión. Culminando en su último párrafo con reconocimiento expreso de que la información contenida en los anexos mencionados fue proporcionada por el concesionario.

Esto es deplorable e inaceptable.

Las objeciones que realizamos a la cláusula quinta que trata sobre las inversiones, constituyen otros de los argumentos que fundamentan nuestro rechazo al acuerdo.

Esta cláusula modifica el contrato original de la concesión, donde se establecía montos determinados para las inversiones a realizar en la totalidad del contrato a cargo y riesgo exclusivo del concesionario.

Ahora no sólo se readequa el plan de inversiones en función de la nueva categorización de la red –lo que permite al concesionario invertir donde crea conveniente, en función de una mayor rentabilidad– sino que además se pacta un porcentaje equivalente al 10,5 % del monto de facturación anual total que no podrá ser inferior al monto mínimo obligatorio de \$ 15.000.000 anuales.

Todos conocemos la incertidumbre que esto crea al no tener el Estado órganos competentes para fiscalizar las administraciones de las empresas acompañado con los artilugios que éstas utilizan cuando incumplen los acuerdos.

La novedad es ahora la presencia del Estado en las inversiones de las empresas ferroviarias de cargas concesionadas, que transforma en nulo el riesgo empresario, constituyendo, por ende, un incremento en la rentabilidad del concesionario a costa de todo el pueblo argentino.

Igual que los otros contratos renegociados que oportunamente analizaremos –ya lo tratamos en ocasión de la discusión en esta Cámara del Ferropreso Pampeano– el Estado realiza aportes para las inversiones en dos diferentes maneras:

a) La primera que se encuentra acordada en la cláusula decimoséptima que trata sobre la resolución de reclamos mutuos.

Esta cláusula amerita una consideración especial porque está basada en compensaciones de sumas de dinero que se reclaman ambas partes.

El Estado, por falta de pago de canon, de alquileres, multas, sanciones, incumplimientos de inversiones comprometidas y no realizadas, alquileres de locomotoras impagos, etcétera, reclama la suma de \$ 107.980.000.

La empresa concesionaria, por material rodante, equipamiento y rodados no incorporados por el Estado concedente, pretende la suma de \$ 47.490.000.

Tenemos que recordar que no existe inventario alguno, luego de 13 años de concesión, de los bienes muebles e inmuebles que fuera realizado o avalado por el Estado, o sea que la pretensión del concesionario está fundamentada en sus propios cálculos.

La diferencia nos da la suma de \$ 60.490.000 a favor del Estado. Este sería el aporte que realizará el Estado para inversiones a favor de la concesionaria, obligándose ésta a efectivizarla en 18 años.

Esto es inaceptable, no se puede compensar con el canon, éste no es negociable ya que es una obligación contractual que desde lo económico forma parte de la renta nacional. El Estado, antes de renegociar, debería haber exigido el pago de la suma adeudada.

En este contrato no se habla de aumentos de tarifas. Esto es así porque la concesionaria aumentó desde el año 2002, en algunos casos, entre un 35 y un 163 por ciento sus tarifas, o sea que triplicaron sus ingresos. Lo más doloroso es que el Estado concedente fue siempre consciente de esta situación y nunca dijo nada.

O sea que triplicaron sus ganancias y no se pagaba el canon, y ahora en una renegociación realizada bajo el manto de la crisis económica y la ley de emergencia, las empresas van por más, 18 años para pagar lo adeudado pero reinvertido en la misma concesión.

¿Cómo el señor presidente de la Nación puede denostar el proceso privatizador de los años 90 si el mismo con su firma al ratificar este acuerdo, está profundizando el manto de sospecha de corrupción que cubrió aquella época?

Lo mismo decimos con las sanciones y multas. El Defensor del Pueblo de la Nación en la audiencia pública manifestó claramente: "...para nosotros multas y sanciones es sinónimo de no cumplimiento, por ende el Estado debe exigir el pago...".

En el contrato original de la concesión está claramente establecido que la falta de pago del canon, así como también los incumplimientos contractuales injustificados de inversión, eran causales de rescisión.

En este caso, el Estado omitió ejercer sus derechos contractuales y llegamos a esto, reinvertiendo en la concesionaria incumplidora los dineros que pertenecen a todo el pueblo argentino.

b) La segunda modalidad que encontramos como novedad en este acuerdo, es el aporte del Estado que realiza a un fondo fiduciario para el fortalecimiento del sistema ferroviario interurbano.

Uno de los aportes a este fondo fiduciario es el canon. En la cláusula octava del acuerdo es donde se estipula el valor del canon anual de la concesión en un equivalente al 3 % del monto de facturación anual total correspondiente al ejercicio económico anterior, estableciéndose que la suma determinada –descontando el 30 % para la ANSES– será destinado al fondo fiduciario "para luego ser destinado a la red bajo su concesión".

Esto tampoco lo podemos aceptar. El canon, y como ya lo dijimos con las inversiones, tiene que ser determinado no determinable ya que, lo repetimos, compone a las rentas del Estado nacional, por ende recursos de todos los argentinos.

En definitiva, el Estado no recibe nada, solamente el 30 % que está destinado a la ANSES, pero el

70 % restante va directamente a inversiones de la concesión que incidirán en el incremento de los ingresos de ésta sin riesgo empresario alguno, o sea lo que diríamos un negocio redondo con ganancias garantizadas.

La Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales –FLACSO– en estudios que realizara antes de las renegociaciones, determinó que la tasa interna de retorno de NCA S.A., lo era de un 16 %, cuando en el contrato original se estipulaba un 8 %, lo que internacionalmente nunca supera el 7 %.

Esto es escandaloso y ahora estamos, además, proporcionando a la empresa el 70 % del canon destinado a inversiones.

Además de todo ello, en la cláusula decimotercera del acta acuerdo que refiere a colaterales, donde se autoriza al concesionario a suscribir contratos con terceros sobre bienes mueble e inmuebles que forman parte de la concesión, se conviene que el 50 % de los ingresos netos, o sea sin impuestos, provenientes de estas nuevas explotaciones, deberán depositarse, también, en el fondo fiduciario destinado para inversiones en la concesión.

En definitiva, todo esto se transforma en círculo administrativo donde transitan papeles y dineros que tienen como único beneficiario al concesionario, sin ingresar absolutamente nada a la arcas del Estado.

Señor presidente, lo expresado es para nosotros la médula de nuestro disenso, por ello rechazamos el acta acuerdo que suscribiera la unidad de renegociación con la empresa Nuevo Central Argentino S.A. debiéndose reenviar el presente acuerdo a su lugar de origen para la reiniciación de las negociaciones teniendo en cuenta lo que aquí se ha manifestado.

2

INSERCIÓN SOLICITADA
POR LA SEÑORA DIPUTADA GONZÁLEZ

**Fundamentos del voto negativo del bloque
de la señora diputada al dictamen
de mayoría de la Comisión Bicameral
de Seguimiento de las Facultades Delegadas
al Poder Ejecutivo nacional por el que se aprueba
la propuesta de acuerdo entre
el Poder Ejecutivo nacional y la empresa
de transporte ferroviario de carga
Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima**

En la actualidad, nos encontramos con un conjunto disperso de decretos, resoluciones, reglamentos y contratos de concesión que obviamente no resulta un marco legal adecuado para ejercer un control eficaz de la actividad. Es por eso que en principio corresponde reclamar la creación de un marco regulatorio del sistema ferroviario.

Ya el Defensor del Pueblo de la Nación en la audiencia pública, realizada en 2005, señalaba la necesidad de analizar la carta de entendimiento celebrada por el Estado nacional con la empresa Nuevo Central Argentino desde una perspectiva más amplia: la del transporte ferroviario en su conjunto, y en el marco de una política ferroviaria de alcance nacional.

Manifestaba entonces el doctor Mondino, que la ausencia de una política integral y de largo plazo, deviene en la inexistencia de normas instrumentales coherentes con una política ferroviaria desarrollada en función de una estrategia de carácter nacional.

Nosotros coincidimos con esta visión, que se comprueba luego de analizar el acta acuerdo con la empresa Nuevo Central Argentino y las otras correspondientes a Ferrosur Roca, Ferroexpreso Pampeano y la reestructuración unilateral, que el gobierno nacional dispuso, del contrato de concesión del Belgrano Cargas, que ni siquiera ha sido discutido en audiencia pública ni tampoco se elevó al Congreso para su consideración.

Es evidente la necesidad de un marco regulatorio del sistema ferroviario nacional que abarque las distintas modalidades de prestación del servicio. En este marco, el Estado nacional debe definir una política concreta y de largo plazo que reemplace y supere las decisiones coyunturales que adopta el actual gobierno, que van desde el sostenimiento de subsidios millonarios, sin los debidos controles de ejecución y sospechados de corrupción, y las renegociaciones amañadas con los actuales concesionarios, hasta el reemplazo de concesionarios por otros sin la debida transparencia, como los casos de los ferrocarriles de carga Belgrano Cargas y Ferrosur Roca.

Cabe recordar al respecto, que el gobierno nacional presentó en esta Cámara de Diputados un proyecto de marco regulatorio general para todos los servicios públicos que está durmiendo en alguna comisión. Sería bueno, entonces, que el Poder Ejecutivo recuperara la voluntad política de transformarlo en ley e incluir allí el tema ferroviario.

En primer lugar, y antes de analizar el acta acuerdo, es importante transcribir un párrafo extraído del informe de la CNRT sobre la renegociación del contrato con Nuevo Central Argentino. Dice la CNRT: "...todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar in situ en cuanto a su totalidad y en cantidad y en calidad, dada la extensión del sistema ferroviario nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas han sido, y lo son, por excepción".

Con esta información previa, dada por quien tiene a su cargo el control de la prestación del servicio y de la ejecución de las obras de mantenimiento

o inversión, no queda más alternativa que poner en duda los datos transcritos en dicho informe sobre el nivel de inversiones.

Nos genera además una adicional preocupación saber que el monto de las inversiones no obligatorias realizadas por el concesionario puedan haberse sobreestimado, dado que el importe de las mismas se ha descontado de la deuda que Nuevo Central Argentino acumula por incumplimiento de inversiones, pago del canon, multas, etcétera.

En el acta acuerdo que debemos considerar en el día de hoy se reiteran cláusulas que disponen condiciones más beneficiosas para los concesionarios que las que se encontraban en el contrato de concesión original, y que hemos criticado para el caso de Ferrosur Roca y Ferroexpreso Pampeano.

El contrato de concesión original que implicaba riesgo empresario para el concesionario se modifica reemplazándolo por otro en el que ya no existe ese riesgo, por cuanto las inversiones se realizarán en razón de los futuros ingresos, y además el Estado nacional realizará aportes de capital para el desarrollo de la infraestructura y el sistema ferroviario.

Las condiciones originales del contrato preveían que el concesionario se comprometía a:

- a) Realizar el mantenimiento del material rodante y la infraestructura;
- b) Realizar inversiones en los bienes afectados a la concesión, que fueron definidos en los planes aprobados contractualmente y
- c) Pagar un canon al Estado nacional por el uso de la red concesionada y el material rodante utilizado.

En el esquema original, las tarifas debían cubrir los costos de explotación, inversiones y utilidad. En caso de que esto no sucediera, el concesionario debía contar con el capital necesario para cubrir los compromisos contraídos.

Además, y con el objeto de favorecer la competencia en el mercado de fletes, se fijó un límite superior al régimen tarifario para evitar abusos y otro inferior para evitar que se aplicaran tarifas por debajo del costo, y mediante el dumping eliminar la probable competencia del medio automotor de cargas.

Ahora, con este acta acuerdo se producen cambios que modifican sustancialmente el contrato original a favor del nuevo concesionario, a saber:

Canon

Contrato original: monto fijo anual. El Estado controla el cumplimiento.

Acta acuerdo: se fija como valor del canon el equivalente al 3 % del monto de la facturación anual total.

Inversión del concesionario

Contrato original: plan de inversiones comprometido en la oferta.

Acta acuerdo: el monto de las inversiones a efectuar en cada ejercicio es el equivalente al 10,5 % de su facturación anual total.

Se establece también que el importe adeudado por el concesionario al Estado nacional –\$ 60.490.000– se aplique a inversiones en 18 años.

Inversión adicional del Estado nacional

Contrato original: no estaba previsto el aporte del Estado.

Acta acuerdo: se establece que el concedente, o sea el Estado nacional, realice aportes para las inversiones anuales en la red del sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga, interurbanos de pasajeros, en las redes primarias y para la recuperación de infraestructura.

Se establece en el acta acuerdo que se ejecutarán obras, supuestamente hechas en el 2004 y 2005, para la recuperación de infraestructura, pagaderas con fondos del Estado.

De los aportes que ha realizado ya el Estado nacional para la realización de las obras señaladas en el párrafo precedente y de los que vaya a realizar en el futuro, la UNIREN no da ninguna información; por lo tanto desconocemos los montos de inversión a los que se compromete el Estado nacional.

Colaterales

Contrato original: en el contrato original no se contempla.

Acta acuerdo: se permite suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, y se faculta realizar convenios con municipios, comunas u otros terceros. Esto le permitirá al concesionario obtener ingresos adicionales que no tienen ninguna estimación económica ni proyección en el acta acuerdo.

Peajes

Contrato original: monto diferencial para el servicio de pasajeros.

Acta acuerdo: Nuevo Central Argentino percibirá peajes por los transportes de carga realizados por otros concesionarios de servicios ferroviarios de carga o nuevos operadores, que no tienen ninguna estimación económica ni proyección en el acta acuerdo.

El peaje para el servicio de pasajeros será destinado a un fondo fiduciario.

Actualización de inventario

Contrato original: tomando como base el inventario físico otorgado en el inicio de la concesión, el

concesionario mantendrá un inventario actualizado de los bienes otorgados por el Estado nacional.

Acta acuerdo: dentro de los 180 días posteriores a la promulgación del decreto que aprueba el acta acuerdo, Nuevo Central Argentino deberá presentar un detalle del inventario de la totalidad de los bienes físicos recibidos al inicio de la concesión.

Corresponde destacar en este punto, que evidentemente se ha realizado todo el proceso de renegociación contractual, desconociendo el estado actual de los bienes entregados al inicio de la concesión por el Estado nacional, que es el propietario de los mismos.

El pliego de licitación estableció que el concesionario debe mantener permanentemente actualizado el inventario de bienes físicos entregados por el poder concedente.

Nos preguntamos: ¿cómo puede desarrollarse una renegociación del contrato desconociendo el estado de los bienes entregados en concesión? ¿Qué decisión se adoptará si luego de que el Grupo Camargo Correa eleve el inventario se comprobara que han desaparecido bienes físicos? Cuando el Grupo Camargo Correa adquirió el paquete accionario de Ferrosur Roca, ¿no requirió el inventario de los bienes físicos entregados al inicio de la concesión al Grupo Fortabat?

En la audiencia pública que se realizó en 2004 en Olavarría, para analizar la carta de entendimiento con la empresa Ferrosur Roca, el senador Capitanich, miembro informante del bloque de la mayoría en la comisión bicameral, decía textualmente: “Creemos que las bases de renegociación del contrato deben pormenorizadamente tener el inventario de carácter patrimonial, tanto de bienes muebles e inmuebles, que efectivamente estaba en el pliego en forma anticipada, pero que es necesario tenerlo con rigurosidad analítica, antes de la firma del contrato de renegociación. Es absolutamente necesario tener el inventario patrimonial de los bienes muebles, de los bienes inmuebles, de determinados tipos de intangibles, que deben ser 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, sea equivalente al programa de inversiones necesario para garantizar el mantenimiento de la prestación del servicio en condiciones de solvencia”.

Lamentablemente, debo señalarle al senador Capitanich, que al igual que con Ferrosur Roca, en este caso su requerimiento no ha sido tenido en cuenta por la UNIREN en el acta acuerdo de Nuevo Central Argentino.

Resolución de reclamos mutuos

Nuevo Central Argentino no pagó el canon a su debido tiempo y acumuló por esa razón una deuda

con el Estado nacional de \$ 20.700.000; las inversiones arrojan un saldo no realizado de \$ 80.330.000, y se aplicaron multas por un valor de \$ 6.310.000. Todo ello suma un total de \$ 108 millones a favor del Estado nacional, que se disminuyó al reconocerle al concesionario un monto de \$ 47.490.000 en función de inversiones realizadas fuera de oferta.

Cabe aquí recordar lo señalado precedentemente por la CNRT sobre la probable sobreestimación de estas inversiones, en razón de que el organismo de control no verificó *in situ* la realidad de las mismas. Con lo cual entonces, el saldo a favor del Estado resulta de \$ 60.490.000.

En el acta acuerdo se dispone que dicho saldo sea aplicado por el nuevo concesionario a inversiones de infraestructura en el término de 18 años, no pudiendo ser esta inversión anual inferior a los \$ 3.360.000.

De este modo, el concesionario obtiene aquí un doble beneficio: un plazo excesivo para devolver el monto de la inversión no realizada, y la amortización de dicha deuda sin que se le apliquen intereses durante los 18 años de plaza.

Limite superior tarifario

Resulta significativo que no se realice en el acta acuerdo ninguna consideración respecto del tema tarifario, y en especial al límite superior tarifario; sobre todo, teniendo en cuenta que la tarifa media en toneladas de granos se elevó con posterioridad al

año 2002, entre un 35 % y un 163 % para las distintas concesionarias.

Sin embargo, en el anexo XII del acta acuerdo, titulado "Resolución de reclamos mutuos", se menciona que el concesionario presentará ante la autoridad de aplicación una propuesta de modificación del límite superior tarifario, indicando el procedimiento de redeterminación a aplicarse.

De este modo, un tema tan trascendente como el tarifario y con tanta incidencia en el interés de los usuarios del servicio, no se presenta en el acta acuerdo para su consideración y queda sometido al ámbito exclusivo de resolución entre la autoridad de aplicación y la empresa concesionaria.

Deuda de Nuevo Central Argentino con la ANSES

Para finalizar, también debo señalar que, de acuerdo a datos de la CNRT, la empresa le debe a la ANSES el 30 % del canon impago durante 11 años con un monto de capital original de \$ 3.131.000, sin intereses.

Los diputados que están ratificando la renegociación de este contrato, ¿han contemplado la posibilidad de pago al contado de esta obligación del concesionario establecido por la ley 23.966? La verdad, es que yo creo que la respuesta es no.

Por todo lo expuesto expreso el voto negativo del bloque de ARI al acta acuerdo de renegociación con Nuevo Central Argentino.