



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Informe de Evaluación
de la Audiencia Pública
realizada para tratar las
Cartas de Entendimiento
firmadas entre

**UNIREN y AMERICA LATINA LOGISTICA
CENTRAL S.A.**

**UNIREN y AMERICA LATINA LOGISTICA
MESOPOTAMICA S.A.**

EQUIPO TECNICO DE TRANSPORTE - UNIREN
15 de febrero de 2007

INDICE

ANTECEDENTES	2
I. OBSERVACIONES A LA CONVOCATORIA DE LA UDIENCIA PUBLICA.....	3
II. OBSERVACIONES DE CARACTER GENERAL APLICABLES A AMBAS CONCESIONES.....	5
1. ESTRATEGIA Y ALCANCE DE LA RENEGOCIACION	5
2. MARCO REGULATORIO VIGENTE	6
2.1 Inexistencia de un marco regulatorio de toda la actividad ferroviaria nacional.....	6
3. PRESTACION DEL SERVICIO POR PARTE DEL CONCESIONARIO.....	6
3.1 Relación del Concesionario con Terceros.	6
4. OBSERVACIONES SOBRE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE.....	8
5. SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO.....	8
6. MANTENIMIENTO Y CATEGORIZACIÓN DE LA RED.....	9
7. CALIFICACIÓN E IDONEIDAD DEL PERSONAL.....	13
8. PEDIDO DE RESCISIÓN DE CONTRATO.....	14
9. SEGURIDAD.....	15
9.1 Cruce de cables o conductos aéreos.....	15
9.2 Descarrilamientos	15
9.3 Accidentología	16
10. DESEMPEÑO DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL.....	17
III. OBSERVACIONES A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO.....	18
1. REGIMEN DE CALIDAD DEL SERVICIO.....	18
1.1 Velocidad de los trenes de carga y los de pasajeros	18
2. TARIFAS	19
2.1 El Límite Superior Tarifario (TLS).....	19
3. AFECTACIÓN DE BIENES A LA CONCESIÓN.....	19
3.1 Bienes del Estado Nacional (estaciones, playas, etc.).....	19
4. INVERSIONES.....	20
4.1 Insuficiencia de Inversiones.....	20
4.2 Seguros-Desactualización del Valor de las Inversiones.....	21
5. RECLAMOS MUTUOS ENTRE CONCEDENTE Y CONCESIONARIO.....	22
IV. OBSERVACIONES INHERENTES A LA RED BAJO CONCESION DE ALL MESO S.A.....	22
1. CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ORDEN URBANO Y EL MEDIO AMBIENTE.....	22
1.1 Incendios	23
2. MICROREGIÓN DEL CENTRO SUR CORRENTINO Y NOROESTE ENTRERRIANO.....	24
2.1 Propuesta de Rehabilitación del Corredor Ferroviario Corrientes –Monte Caseros- Paso de los Libres.....	24
<u>V. OBSERVACIONES INHERENTES A LA RED BAJO CONCESION DE ALL CENTRAL S.A.....</u>	<u>26</u>
1. IMPACTO EN EL ORDEN URBANO Y AMBIENTAL –PLAYA DE CARGA EX TALLERES ALIANZA.....	26
2. CORREDOR BIOCEANICO	27
<u>VI. CONCLUSIONES.....</u>	<u>28</u>

ANTECEDENTES

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación.

La Ley estableció criterios a seguir en el marco del proceso de renegociación tales como aquellos que meritúen impacto de las tarifas en la competitividad de la economía y en la distribución de los ingresos; la calidad de los servicios y los planes de inversión, cuando ellos estuviesen previstos contractualmente; el interés de los usuarios y la accesibilidad de los servicios; la seguridad de los sistemas comprendidos; y la rentabilidad de las empresas.

A través de dicha norma, se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados, velando por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

Con posterioridad y en virtud de las potestades delegadas el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha dispuesto un conjunto de normas y reglamentos para llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos.

Delegadas así las facultades en el PODER EJECUTIVO NACIONAL, el proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos, en la actualidad se encuentra reglamentado mediante el Decreto N° 311 del 3 de julio de 2003, entre otros, por el que se crea la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS (en adelante UNIREN), en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias y estableciendo de esta forma, un esquema de gestión institucional que posibilita la adopción de decisiones conjuntas por parte de ambos Ministerios en materia de servicios públicos.

A la UNIREN se le asignaron, entre otras, las misiones de llevar a cabo el proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos; suscribir acuerdos integrales o parciales con las empresas concesionarias y licenciatarias de servicios públicos “ad referéndum” del PODER EJECUTIVO NACIONAL; elevar proyectos normativos concernientes a posibles adecuaciones transitorias de precios, o cláusulas contractuales relativas a los servicios públicos, así como también efectuar todas aquellas recomendaciones vinculadas a los contratos de obras y servicios públicos y al funcionamiento de los respectivos servicios.

La UNIREN, en los procesos de renegociación que está llevando a cabo ha procurado fundamentalmente la recuperación de la estabilidad del contrato afectada por la emergencia, en la medida que ello sea compatible con la recuperación de la economía y la de los sectores sociales involucrados.

Asimismo, se ha considerado conveniente vitalizar las facultades de control del Estado Nacional de manera de superar las deficiencias detectadas en oportunidad de elaborar los Informes de Cumplimiento de Contratos.

La UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada

para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentran AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL SOCIDAD ANÓNIMA (en adelante ALL CENTRAL S.A.) y AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA SOCIEDAD ANONIMA (en adelante ALL MESO S.A.), que prestan el SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS en virtud de la Concesión otorgada por los Decretos Nros. 41 del 13 de enero de 1993 y 504 del 24 de marzo de 1993.

En el marco del citado proceso, las negociaciones condujeron a que se arribase a un acuerdo con las Empresas ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A., el cual fue plasmado en el documento denominado "CARTA DE ENTENDIMIENTO". Los acuerdos preliminares - "CARTA DE ENTENDIMIENTO" - alcanzados entre la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIREN y ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A. fueron suscriptos con fecha 20 de octubre de 2006 y contienen las bases y términos consensuados para la adecuación de los respectivos CONTRATOS DE CONCESIÓN.

El contenido de las Cartas, se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la UNIREN con el apoyo técnico de la Secretaría de Transporte, del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (en adelante CNRT).

En cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, los acuerdos preliminares - "CARTA DE ENTENDIMIENTO" - arribados entre la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIREN y ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A., se sometieron al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de las propuestas, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

Por las Resoluciones Conjuntas Nros 866/06 y 865/06 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION de fecha 10 de noviembre de 2006 y Nros. 1972/06 y 1971/06 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de fecha 10 de noviembre de 2006 y Disposición UNIREN N° 4/2006 de fecha 14 de noviembre de 2006, se convocó a dicha Audiencia Pública.

Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1172/03 que aprobó el REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL.

La Audiencia Pública se celebró el 21 de diciembre de 2006 en la ASOCIACION CULTURAL Y DEPORTIVA DEL PERSONAL DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en la calle Juan C. Milberg N° 665, Rincón de Milberg, Partido de Tigre, Provincia de BUENOS AIRES, a partir de las 09.00 horas. La finalidad de la convocatoria, consistió en permitir y promover la efectiva participación ciudadana, de modo tal de facilitar la confrontación de forma transparente y pública de las distintas opiniones, propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes en relación con los temas y cuestiones abordados en los citados documentos.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes desde el 29 de noviembre y hasta el 18 de diciembre de 2006, siendo la inscripción en el mismo libre y gratuita pudiendo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la AUDIENCIA PUBLICA, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES en el horario de 10:00 a 16:00 horas.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes a la AUDIENCIA PUBLICA se inscribieron 44 participantes, 31 de los cuales solicitaron hacer uso de la palabra.

Luego de ello, y en virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1.172/03, la UNIREN elaboró el Informe Final con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PUBLICA, el que fuera elevado a las Autoridades Convocantes

oportunamente y recibido el 10 de enero de 2007.

En ese marco, a través del presente informe se analiza y se dan las correspondientes respuestas y explicaciones a las intervenciones e incidencias de la mencionada AUDIENCIA PUBLICA.

I. OBSERVACIONES A LA CONVOCATORIA DE LA AUDIENCIA PUBLICA

El señor Osvaldo Daniel FERNÁNDEZ, Diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos, reclamó que la Cámara de Diputados de Entre Ríos solicitó formalmente en dos ocasiones, por resolución aprobada por unanimidad, que la Audiencia se llevara a cabo en la ciudad de Concordia, que es un importante nudo ferroviario de la red que opera ALL Mesopotámica y era su intención hacerlo allí en función de los distintos reclamos que varias comunidades de la provincia de Entre Ríos, con participación de concejales, intendentes, ex empleados ferroviarios, gente de la prensa y entidades intermedias, han ido formulando a lo largo del tiempo, que demuestran el malestar que en la provincia de Entre Ríos existe respecto de la prestación del servicio a cargo de ALL Mesopotámica.

Asimismo, expresó que cuando se manifestó respecto de que la Audiencia se hiciera en la ciudad de Concordia, era para facilitar el acceso a los usuarios, a los consumidores, a la sociedad en general para poder expresar su opinión, porque han existido, varias reuniones en distintas localidades de la provincia para expresar estas quejas; inclusive en algunas oportunidades participó gente de ALL, funcionarios de la empresa que recogieron algunas inquietudes, algunas de las cuales se cumplieron, no todas las que se comprometieron.

Consideraciones:

Corresponde destacar que la AUDIENCIA PUBLICA ha sido convocada y se ha desarrollado conforme lo establece la normativa vigente. Asimismo, se han seguido los procedimientos ulteriores previstos en dicha normativa, como la elaboración del Informe Final y el presente Informe de Evaluación.

Al respecto, cabe recordar que en oportunidad de la AUDIENCIA PUBLICA todos los sujetos interesados pueden expresar sus opiniones, las que deberán ser tenidas en cuenta por la UNIREN.

En efecto, las Resoluciones Conjuntas Nros 866/06 y 865/06 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION de fecha 10 de noviembre de 2006 y Nros. 1972/06 y 1971/06 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de fecha 10 de noviembre de 2006, convocaron a una AUDIENCIA PUBLICA para tratar el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y las empresas ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A., en el proceso de re negociación contractual en curso, y su artículo 5° prevé que dicha Audiencia se llevará a cabo contemplando las previsiones del “Reglamento General de Audiencias Públicas para el PODER EJECUTIVO NACIONAL”, aprobado por el Decreto N° 1172 del 3 de diciembre de 2003.

El citado Reglamento describe a la AUDIENCIA PUBLICA como una instancia de participación en el proceso de toma de decisión, en el cual la autoridad responsable habilita a la ciudadanía un espacio institucional para que todo aquél que pueda verse afectado o tenga un interés particular o general, exprese su opinión (conforme artículo 3°).

A su vez tanto el Reglamento, como las Resoluciones Conjuntas, expresan que la finalidad de la AUDIENCIA PUBLICA es permitir y promover una efectiva participación ciudadana y confrontar de forma transparente y pública las distintas opiniones,

propuestas, experiencias, conocimientos e informaciones existentes en relación con los temas y cuestiones puestos en consulta (ver sus respectivos artículos 4°), agregando las mencionadas Resoluciones que se contribuye de esta forma al proceso de toma de decisión sobre el contrato involucrado y a las decisiones que corresponda adoptar oportunamente por el PEN.

Como se puede apreciar, la intervención en la AUDIENCIA PUBLICA es efectiva, de manera que no se limita a la mera oportunidad de expresarse, sino que requiere una respuesta por parte de la Autoridad Convocante.

En efecto, el citado Reglamento prevé la elaboración de un Informe Final de la AUDIENCIA PUBLICA (artículo 36) y una resolución final que debe ser fundada, explicando de qué manera se han tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales se las rechaza (artículo 38).

Al respecto, cabe señalar que la AUDIENCIA PUBLICA a que se refiere el presente informe se desarrolló con total normalidad, se recogió una versión taquigráfica de todas las intervenciones, se elaboró el Informe Final a que alude el artículo 36 del “Reglamento General de Audiencias Públicas para el PEN”, así como el presente informe mediante el cual se recogen las opiniones expresadas en la audiencia y se las analiza fundadamente.

En cuanto al lugar de celebración de la Audiencia, cabe recordar que el artículo 12 del “Reglamento General de Audiencias Públicas del Poder Ejecutivo Nacional”, aprobado por Decreto N° 1172/2003, dispone que el lugar de celebración de la AUDIENCIA PUBLICA es determinado por la Autoridad Convocante, teniendo en consideración las circunstancias del caso y el interés público comprometido.

Es así, que se ha considerado razonable la celebración de la audiencia en un centro urbano importante dentro del área geográfica cubierta por ambas Concesionarias, que facilite la intervención de los usuarios de ambas empresas.

Asimismo, corresponde destacar que la cantidad de usuarios existentes en un determinado lugar no implica una participación proporcional en la AUDIENCIA PUBLICA y, por otro lado, no puede sostenerse, razonablemente, que una persona participe de una AUDIENCIA PUBLICA por el solo hecho de celebrarse en la proximidad de su domicilio.

Por lo demás, dada la extensión geográfica del servicio de transporte de carga prestado por ALL MESO S.A. y ALL CENTRAL S.A., cualquiera sea el lugar fijado por la Administración, siempre habrá usuarios que –por hallarse domiciliados en otro lugar– deberán trasladarse para exponer en la audiencia, o en su defecto podrán enviar sus comentarios y observaciones por escrito.

II. OBSERVACIONES DE CARACTER GENERAL APLICABLES A AMBAS CONCESIONES

1. ESTRATEGIA Y ALCANCE DE LA RENEGOCIACION

El señor Horacio CAMINOS, en calidad de particular interesado, cuestionó que era lo que se estaba discutiendo, así como también si se discutía un documento donde los representantes del Poder Ejecutivo de la Nación hicieron un acuerdo o una Carta de Intención con un grupo empresario.

Se preguntó en qué contexto y en qué marco se da eso, si no es en el mismo contexto y marco jurídico de aquella ley de reforma del Estado que posibilitó esa transferencia bestial a manos privadas.

Consideraciones:

La Ley N° 25.561 que declaró la emergencia, delegó en el PODER EJECUTIVO un conjunto de facultades y dispuso la renegociación de los contratos de obras y servicios públicos, configurando un régimen de excepción impuesto en miras a conjurar la grave situación de emergencia que atravesara nuestro País y cuyo impacto, perdura hasta estos días.

El fundamento de la renegociación, se basa en encontrar puntos de consenso con las empresas concesionarias, que posibiliten arribar a un esquema de equilibrio en los contratos, los cuales fueron afectados por la situación de emergencia.

Todas las decisiones que enmarcan la renegociación de los contratos tienen origen en las decisiones adoptadas por el H. Congreso de la Nación.

Las estipulaciones contenidas en la Ley N° 25.561 han sido posteriormente ratificadas y complementadas a través de las Leyes Nros. 25.790, 25.820, 25.972, 26.077 y 26.204, así como también por diversas normas reglamentarias dictadas para llevar a cabo la renegociación.

Es así que en función de cumplimentar el mandato de renegociación, el PODER EJECUTIVO ha venido desarrollando dicho proceso con las Empresas Prestatarias, conforme al plexo normativo de la Emergencia antes referido y ejerciendo las atribuciones como PODER CONCEDENTE, dado que le corresponde en forma excluyente, velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La renegociación se sustenta en un conjunto de reglas, instancias y procedimientos desarrollados conforme a criterios de transparencia, racionalidad, objetividad y equidad.

Hoy el PODER EJECUTIVO NACIONAL encuentra una base sustentable para la negociación, a partir que las principales variables macroeconómicas se encuentran estabilizadas y se tiene una visión de crecimiento y evolución favorable de la economía en general y de los servicios públicos en particular.

A partir de allí se han analizado las peculiaridades de cada uno de los subsectores dentro de las empresas de Obras y Servicios Públicos y se han planteado adecuaciones específicas para cada uno de ellos.

2. MARCO REGULATORIO VIGENTE

2.1- Inexistencia de un marco regulatorio de toda la actividad ferroviaria nacional.

Hizo referencia al tema la Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA, quien entre otras cosas expresó: “Tal como lo hiciéramos en anteriores Audiencias Públicas remarcamos la necesidad de crear un marco regulatorio del sistema ferroviario de pasajeros y de carga.”

El señor Horacio CAMINOS, en calidad de particular interesado, consideró que se necesita una ley federal de transporte, donde todas las provincias, con sus senadores y diputados nacionales se comprometan a discutir una ley federal de transporte donde no tiene que estar ausente que esa ley tiene que ser sobre la base de los complementarios modos técnicos alternativos y todo lo que se refirieron algunas personas, en cuanto al multimodal, que es de vital importancia para desarrollar una política de transporte de cara hacia el futuro y hacia la integración territorial que se debe tener con Latinoamérica.

Consideraciones:

Al respecto se destaca que el tratamiento de la creación de un marco regulatorio de toda la actividad ferroviaria a nivel nacional, escapa a la competencia de la Uniren. Sin perjuicio de lo cual, cabe señalar que a fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaboró las BASES PARA LA RENEGOCIACION DE LOS CONTRATOS DE CONCESION DE LOS SERVICIOS DE CARGAS y es la responsable de las modificaciones necesarias a las reglamentaciones vigentes.

Por otra parte, los comentarios de la Dra. Grosso referidos a infraestructura de vías, categorización de ramales; material tractivo y remolcado; áreas operativas adyacentes y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN a los efectos de ser considerados al momento de definir las políticas del sector.

3. PRESTACION DEL SERVICIO POR PARTE DEL CONCESIONARIO

3.1.- Relación del Concesionario con Terceros

El Sr. Oscar Raúl García en su carácter de particular interesado se refirió al correcto comportamiento de la empresa en los momentos de crisis, cuando no dejó de abonar los salarios y mantuvo las fuentes de trabajo. A su vez generó espacios de participación dentro de la empresa y manifiesta brindar su confianza al desarrollo de ALL.

El Sr. Ricardo Martínez en su carácter de particular interesado manifestó que hace 10 años que es operador logístico con traficos en ALL Central y ALL Mesopotámico y se encuentra satisfecho por los servicios recibidos. Posee un depósito en la playa de ZARATE (construido a su cargo) y un sector de consolidación y desconsolidado de mercaderías Impto-Expo. Operan con traficaos de contenedores puerta a puerta y los liga a ALL un contrato por 10 años.

El Sr. José Nicanor Villafañe en su carácter de particular interesado manifestó su preocupación como representante gremial de La Fraternidad por el mantenimiento de las fuentes de trabajo. Concluyo expresando, su satisfacción viendo que ALL incremento su personal de 235 a 558 trabajadores fraternales.

Sr. Alejandro Cilley en su carácter de particular interesado (Industrias Alimenticias Mendocinas S. A.), empresa que se dedica a la producción de frutas, legumbres y hortalizas en conservas, con centros de operación en Mendoza, Catamarca y La Rioja. Manifiesta su conformidad con el servicio que le presta ALL.

El Señor Idoyaga Medina (Nidera S.A.) representante de una empresa industrial y comercial de procesamiento de oleaginosas, situada en Rosario. Su planta descarga 5 trenes por día y carga cereales a barcos a 2400 tn /hora. Además posee una planta en Junín donde muele 2000 tn/día. Tiene un contrato de transporte con ALLL y están conformes con el servicio que reciben.

La Señora Graciela Murguía (Jardín N° 106 - Palmira Mendoza) mencionó un programa social y educativo desarrollado en conjunto con ALL ,el cual ha sido muy valioso para la comunidad. Además indico que se realizaron obras en la escuela y donación de material didáctico.

El Señor Emilio Perazzio (Aceitera General Deheza S.A.) pertenece a una empresa que tiene 30 plantas de acopio de oleaginosas en todo el país y que utiliza el ferrocarril en parte para su traslado. Resaltó que con ALL Central S.A. ha logrado un proveedor de transporte eficiente.

Además la utilización de ALL les permite exportar a Chile.

El Señor Javier Mattana (Cereales Moldes S.A.) afirmó que acopian cereales y oleaginosas, la planta se halla ubicada en Coronel Moldes (Córdoba) ALL CENTRAL S.A. les brinda a su entender un servicio eficiente, responsable y seguro.

El Señor Miguel Veliz (Intendente de General Levalle –Córdoba) puso de manifiesto la importancia del ferrocarril para su Municipio. Resaltó la buena relación con la empresa ALL CENTRAL S.A. y los logros obtenidos en materia de utilización de predios.

El Señor Carlos Jorge Núñez (Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Huinca Renanco) expresó que hace años las vías estaban cubiertas de tierra y actualmente recobraron su uso. Además comparten el uso de la estación con actividades culturales y recreativas del Municipio. La red ferroviaria permitió la radicación de un importante industria cerealera, con la consecuente generación de trabajo para la población.

El Señor Juan Gutierrez (Juan Minetti S.A.) resaltó la actividad de la empresa es la producción y comercialización de cemento. Actualmente se utiliza el ferrocarril, siendo según lo manifiesta, satisfactorio el comportamiento del servicio de ALL CENTRAL S.A.

El Sr. Bravo de Justo Daract, mencionó la imagen positiva que tiene la empresa en Justo Daract, Villa Mercedes y San Luis, revalorizándose en la zona el transporte ferroviario.

Sr. Alejandro Repetto (Vice Intendente de la Ciudad de Monte Caseros manifestó la importancia que pase por Monte Caseros el tren de cargas y el de pasajeros. Agradeció a ALL MESO S.A. la desafectación de predios que fueron dados a distintos destinos: recreación, turismo, educación. construcción de viviendas etc.

Consideraciones:

Conforme lo expuesto en la Audiencia Pública se destaca la impresión favorable sobre los ferrocarriles ALL MESO S.A. y ALL CENTRAL S.A.. Las mismas fueron dadas por empresas que transportan por ferrocarril, representantes y vecinos de centros urbanos ubicados sobre sus redes.

4. OBSERVACIONES SOBRE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA puntualiza que, este modelo ferroviario desincentiva a la demanda a utilizar la red ferroviaria. En varias regiones del país la demanda del servicio ferroviario de carga sería mayor si éste fuese eficiente.

El señor Pablo MARTORELLI en representación del Instituto Argentino de Ferrocarriles Cooperativa Limitada. de la Nación afirmó que en estos tres años, más allá de las políticas anunciadas por el Presidente de la Nación, que comparten -porque compartir la política de reactivación ferroviaria entienden que es positivo, más allá de lo que han combatido durante la década del 90 en contra de la destrucción del sistema ferroviario-, son pocas las realizaciones que se han concretado. Eso no ha hecho sino difícil la traducción de esa política de reactivación en hechos concretos.

El señor Alejandro NOMS, como particular interesado manifestó que esta Carta de entendimiento es directamente contradictoria con la política ferroviaria que anunciara el gobierno. Si no existen vías no pueden volver los trenes de pasajeros.

El Señor Osvaldo Daniel FERNÁNDEZ, diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos manifestó que en ese sentido existen propuestas, tanto en el ámbito público como privado, y consideró que lo que faltan son las decisiones políticas correspondientes primando el interés nacional, el interés de vincular a nuestras comunidades, nuestras provincias y nuestra República en el ámbito regional que es el Mercosur, fortaleciendo los corredores bioceánicos, preservando las fuentes de trabajo, y sobre todo sirviendo para el fortalecimiento de las economías regionales y las pequeñas y medianas empresas. Agrega que no sólo está de por medio el interés de las grandes empresas, que por supuesto hay que tutelar y apoyar, sino también el interés de las pequeñas y medianas empresas y fundamentalmente de las economías regionales.

Consideraciones:

La Secretaría de Transporte define las políticas de transporte y en función de ella se establecen los planes de inversión del sistema. Por su parte, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario elaboró las Bases para la Renegociación de los Contratos de Concesión de los Servicios de Cargas definiendo objetivos estratégicos para el medio plazo, acciones necesarias, así como la adecuación de los contratos.

Como política general se estableció la rehabilitación de los servicios de trenes interurbanos de pasajeros, el incremento de la participación en el transporte de cargas, la modernización de las terminales portuarias y multimodales, eliminar la exclusividad en el transporte ferroviario de cargas pudiendo ser realizado por terceros operadores, mejorar la gestión de planificación y control a través de planes plurianuales de inversión y mantenimiento tanto sea de infraestructura como de los otros bienes entregados a la concesión. Dichas medidas se encuentran volcadas en la Carta de Entendimiento y algunas ya están en ejecución.

5. SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA manifestó que, para determinadas distancias y productos el transporte ferroviario compite con el transporte automotor de carga. En estos casos, si la red ferroviaria es ineficiente, es sustituida por el transporte automotor de cargas. Ello implica una sobre utilización de las redes viales, con el consecuente deterioro y riesgo para todos aquellos que la circulan. Este modelo ferroviario desincentiva a la demanda a utilizar la red ferroviaria. En varias regiones del país la demanda del servicio ferroviario de carga sería mayor si éste fuese eficiente.

El señor Pablo MARTORELLI en representación del Instituto Argentino de Ferrocarriles Cooperativa Limitada de la Nación, expresó que ambas redes conforman un sistema que, de poder trabajar en forma integrada, configuran el eje de integración estratégico transversal más importante de nuestro país, y por extensión del Mercosur, constituyendo nuestro país, por su morfología y posición geográfica relativa, el nudo central de la región supranacional. Es decir, nuestro país, ubicado en el centro de la región que conforman los demás países integrantes del Mercosur, es diariamente atravesado por miles y miles de camiones, por millones de toneladas de cargas de intercambio. Estos dos ferrocarriles son nada más y nada menos que el nudo de esa concepción.

El señor Francisco Eduardo TAIBI, representante del gobierno de la provincia de Entre Ríos destacó que por primera vez, y desde hace muchos años se ha retomado una herramienta utilísima para gobernar, que es la planificación. Se está trabajando en planificación territorial, con esquemas donde las provincias sueñan con la tercera trocha, la vinculación interoceánica, la posibilidad de vincular todo ese potencial ferroviario que tenemos de ese lado del río Paraná

con, por ejemplo, la gran obra que se va a hacer en la zona de Rosario de circunvalación y donde van a confluír casi todas las líneas ferroviarias, y la necesidad de alguna conexión. Expresó que es muy difícil proponer algo con fuerza cuando se tiene que salir de esta atrofía del sistema ferroviario. Requirió una participación activa en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que les permita estar sentados en la mesa de evaluación. Es la única y mejor forma de evaluación y control de cómo se vayan dando las cosas.

El señor Horacio CAMINOS en su carácter de particular interesado destacó que lo importante en estos ámbitos es discutir y generar conciencia en la gente, que no es solamente el punto del vecino que pelea por un espacio verde en su localidad; no forma parte el ferrocarril de una cuestión de un diputado provincial o un gobernador provincial. El ferrocarril es terreno federal y debe ser la Nación quien se haga responsable.

Manifestó a continuación que La Fraternidad plantea concretamente, a sabiendas de que no están totalmente justificadas algunas cuestiones dentro de esta Carta de Intención, mantener la fuente de trabajo, mantener el ferrocarril y tomar conciencia de la sanción de esta Ley Federal de Transporte, y sobre todo, para toda la sociedad, tomar conciencia de que tenemos que recuperar un Estado -el Estado Nacional, el Estado Provincial y el Estado Municipal- para que vuelva a ser, como fue en algún momento, una herramienta al servicio de la gente y el pueblo.

Consideraciones:

La Carta de Entendimiento firmada, en sus objetivos, permite la realización de un servicio internacional con origen y destino en países limítrofes. Eso sirve básicamente para fomentar el desarrollo del intercambio de mercaderías en el Mercosur.

Con el objeto de reforzar la regulación y el control de la concesión en atención a los lineamientos emanados de la AUTORIDAD DE APLICACION, se han incorporado en las CARTAS DE ENTENDIMIENTO, acciones, tales como: aprobación de los Planes Quinquenales de Inversiones; reglamentación de la operatoria de terceros operadores de carga; Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios de Pasajeros impulsado por la Secretaría de Transporte de la Nación; mecanismos de seguimiento de inversiones; implementación de una contabilidad regulatoria con desagregación de costos sujetos a control de la CNRT; proyección de inversiones a los efectos de garantizar su viabilidad y permitir previsibilidad al determinar los montos en función de la facturación, disminuyéndose de esta manera la incertidumbre del contrato.

6- MANTENIMIENTO Y CATEGORIZACIÓN DE LA RED

Hicieron referencia sobre este tema: La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA, el Sr. Sergio CANGIANI, como subsecretario de Emprendimientos de Infraestructura Regional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Corrientes, el Sr. Luis Antonio BENITEZ, el Sr. Alejandro NOMS, el Sr. Pablo MARTORELLI y el Sr. Osvaldo Mazzaglia.

La Dra. Mariana Laura GROSSO manifestó que, en cuanto a la categorización de las redes, el método utilizado para definir las categorías de los tramos que componen la red se basa en la densidad de circulación y los recorridos de los servicios interurbanos. El método y su categorización es rechazado por el Defensor del Pueblo de la Nación porque:

- Se violan los principios básicos del servicio público.
- No refleja las necesidades potenciales de la demanda insatisfecha.
- No constan estudios en los cuales se haya consultado a los usuarios del servicio como tampoco evaluación alguna por parte de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte.

Asociaciones de los productores rurales informaron a la Defensoría del Pueblo que existe una

muy baja oferta ferroviaria. Esto hace que el transporte de granos, y en general de todos los productos agropecuarios de importantes regiones del país, dependan casi exclusivamente del transporte automotor de carga, el cual, por los volúmenes transportados, no es el medio más apto para satisfacer las necesidades del comercio exterior.

En cuanto a la integridad de la infraestructura ferroviaria especificó que: la modalidad propia del sistema de concesión y la no afectación del servicio ferroviario de cargas al régimen de servicio público han conducido a que las concesionarias operadoras sólo presten servicio sobre la existencia de una demanda de transporte, b que se ha dado en llamar usualmente como “servicios de demanda”. Esta situación, sumada a que las concesionarias no disponen de la cantidad de personal suficiente como para mantener una custodia permanente en todas y cada una de las estaciones concesionadas, ha generado la existencia de una gran cantidad de ramales sobre los cuales no opera.

La Dra. Mariana Laura GROSSO indicó también que previo a la firma de estas Cartas de Entendimiento con los Concesionarios ferroviarios de carga, el Estado Nacional debería discutir con los distintos sectores productivos las necesidades de la red, definiendo así una demanda potencial y sobre esta base diagramar un plan de inversiones que debe cumplir los Concesionarios.

A continuación se refirió a las obras de arte y al estado de las mismas, citando a la CNRT que dice que después de 10 años de concesión existen casos en que el propio concesionario admite que ciertas partes de la infraestructura se encuentran en mal estado, lo que demuestra que los planes de mantenimiento aplicados por el concesionario no han sido capaces de llevar la infraestructura al estado deseable.

Manifestó a continuación que también no hay sanciones específicas por infraestructura en estado reconocidamente malo; no hay obligaciones de mantenimiento tendientes a alcanzar resultados concretos, sino son meras descripciones de tareas y montos comprometidos, difíciles de auditar, más ligados a la facturación que a las necesidades de recuperar la infraestructura. El mantenimiento de la infraestructura es extremadamente deficitario. En materia de seguridad la cantidad de descarrilamientos ocurridos en el corredor de ALL Central supera en forma sostenida el promedio de la red de carga concesionada. El estado deficitario de las vías es la principal causa.

El Sr. Luis Antonio BENITEZ consideró, que los informes realizados por la CNRT, hechos públicos por los medios, son más que elocuentes. El Concesionario ha demostrado la falta de mantenimiento en sus ramales secundarios, tanto en vías como en obras de arte. Considero que el mismo tiene el poder y la capacidad de decidir si cada ramal es operativamente rentable para los estándares actuales o a futuro de la compañía. El Estado concedente, previa calificación, podría conceder el ramal despreciado por el Concesionario para la explotación por parte de una *pyme*.

Mas adelante manifestó que con respecto a la concesión el mismo Concesionario es consciente de que está por debajo de otros Concesionarios ferroviarios -lo dicta la realidad- en lo que es en conservación, reparación y mantenimiento, tanto en unidad tractiva como remolcada y tendido férreo.

El Sr. Alejandro NOMS declaró que quería analizar justamente la Carta de Entendimiento, porque creo que desde un punto de vista legal, contractual, no responde a los intereses que se deben contemplar desde el Estado Argentino. Afirmó que la Carta de Entendimiento no cumple con estos requisitos, y que se debe abolir la categoría de ramales sin operación o sujetos a la demanda, y restablecer el carácter de servicio público de los servicios de carga, porque no solamente necesitan trasladar cosas los grandes clientes sino también los pequeños y medianos productores.

El Sr. Pablo MARTORELLI expresó entre otros conceptos que, es inconcebible que la Carta de Entendimiento muestre casi impunemente cómo se justifica la degradación y la depredación de la red concesionada, mediante la invención del ramal S.O., es decir, sin operación, violando el espíritu y la letra del contrato de concesión y la ley general de ferrocarriles, además de todo el plexo legal que regula la obligatoriedad de la custodia de los bienes patrimoniales del pueblo argentino integrantes de la concesión.

El Sr. Sergio CANGIANI expresó, entre otros conceptos, que el área de influencia de la región Norte Grande se está dando a través de lo que se llaman los corredores bioceánicos y para nuestra región estamos considerando el corredor bioceánico llamado de Capricornio, que integra una región que es el corredor de Porto Alegre a Antofagasta, en Chile. Ese corredor no es un corredor que surge de un día para el otro sino que se va dando por el intercambio internacional que ha tenido la globalización, que nos lleva a unirnos para tener un comercio cada vez más fortalecido desde nuestras regiones de influencia.

En ese sentido vemos los itinerarios ferroviarios que tiene la región, y después vamos a ver el estado de abandono que tienen algunos ramales, que son fundamentales para ese proceso de integración que nos da una perspectiva de futuro, no solamente en mediano sino a largo plazo, para expandirnos en el mundo, que es lo que necesitamos como región, como país y como principio de integración sudamericana.

El Sr. Osvaldo MAZZAGLIA como particular interesado manifestó que no esta de acuerdo con la categorización de la red, ya que especialmente respecto de la red sin operación, que se denomina S.O. en los anexos solamente se habla de conservación, no de mantenimiento. Prácticamente es un abandono de la misma. Indica que no alcanza a comprender la razón por la cual en el anexo VIII en el rubro mantenimiento, hay áreas en las que se puede invertir el 25 por ciento y en otras se habla de invertir el 100 por ciento.

El Señor Marcelo Ricardo BACIGALUPI representante de la Provincia de Misiones (Director General de Obras Públicas) puntualizó en su presentación por escrito el estado de las infraestructura de vías. El tramo mencionado que es de 77,5 Km, donde se encuentran cuatro estaciones, Apóstoles, Garupá-(talleres de mantenimiento), Miguel Lanus y Posadas; además del cruce internacional PUENTE POSADAS-ENCARNACION REPUBLICA DEL PARAGUAY, reviste especial importancia para la Provincia, requiriendo la Subsecretaria de Obras y Servicios Públicos de la Provincia, que se tenga en cuenta para las inversiones en vías.

El Señor Julio ALDAZ Diputado Provincial de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos puntualizó por escrito el desinterés de la empresa ALL MESO S.A. de operar los ramales de carga que acceden a los puertos de Ibicuy, Diamante y Concepción del Uruguay debido a al abandono de sus accesos. Agregó el mal estado de conservación de los siguientes ramales:

- ? Línea Paraná – Concepción del Uruguay
- ? Línea Paraná- Federal – Concordia
- ? Línea Concordia – Concepción del Uruguay – Acceso Puerto
- ? Ramal Rosario del Tala - Gualguay

El señor Francisco Eduardo TAIBI, representante del GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, comentó que durante todos estos años en la provincia han tenido la imposibilidad de pensar al transporte con un criterio intermodal, multimodal. Han tenido la posibilidad de un desarrollo portuario adecuado. Se ha visto restringido por esta imposibilidad. Se ha destruido la red vial nacional y provincial en la Provincia de Entre Ríos por esa falta del ferrocarril, que no pasó inadvertida.

Asimismo, expresó que en sus tres, cuatro puertos en actividad, pero sobre todo en Diamante, en Concepción del Uruguay, en Ibicuy, el gobierno provincial, y muchas veces con el auxilio del gobierno nacional, hizo grandes sacrificios para mejorar la infraestructura de esos puertos y esos puertos estaban concebidos con aquella limitante en esa visión limitada del transporte. Ya no era multimodal sino era el esquema camión y barco, y de pronto aparece un puerto en el sur de la provincia que no estaba en los planes, o no fue debidamente explicitado, que pertenece a la empresa.

Consideró que, por un lado no contaron con el auxilio del ferrocarril para sus puertos y todas aquellas ingentes inversiones que se hicieron en los puertos quedan en una situación muy desfavorable respecto de estos nuevos puertos que emergen que ya se hacen planificando con el transporte ferroviario.

Consideraciones:

Corresponde realizar la aclaración que por Nota R.A. del M.P.F.I.P.Y S. N° 31/2003 REF.: NOTA S.S.T.F. N° 378, relativa a las “BASES PARA LA RENEGOCIACION DE LOS CONTRATOS DE CONCESION DE LOS SERVICIOS DE CARGAS” de fecha 1 de octubre de 2003, en el Punto 3.2, cuyo texto se transcribe, se establece el criterio a seguir:

“Se deberán actualizar las distintas normas vigentes por contrato para el mantenimiento de infraestructura y material rodante en función de los objetivos previstos y de la modificación de ciertas condiciones. En el caso de la vía resulta muy útil efectuar una clasificación de la misma en función de su utilización, ya que en los contratos vigentes ello no se encuentra explicitado.”

En este contexto a través del Procedimiento de Renegociación en el ámbito de la UNIREN se diseñó el Plan de mantenimiento de los ramales, que obra en la Carta de Entendimiento, permite que cada tipo de ramal posea su característica de mantenimiento, el cual es responsabilidad de la empresa concesionaria y fue tomado como un costo y no como inversión.

Las normas de mantenimiento serán modificadas por la AUTORIDAD DE APLICACION en función de las políticas de transporte definidas, como por ejemplo un corredor de alta velocidad, en función de los adelantos tecnológicos de los materiales, etc. Dentro de estas políticas, el Estado Nacional decidió revalorar la figura del tercer operador a los efectos de garantizar una mejor atención de la demanda de cargas y de pasajeros interurbanos, razón por la cual para estos últimos derogó el Decreto N°1131/91 y promulgó el Decreto N°1261/04.

La categorización se basa en las características de la infraestructura de la red preexistente incluso a la fecha de Toma de Posesión. No obstante tal circunstancia, a fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la AUTORIDAD DE APLICACION elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país. A su vez y con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversión en infraestructura y de establecer distintos niveles de mantenimiento y seguridad en la operación según el grado de requerimientos de cada sector, se subdivide la red bajo concesión mediante una categorización de la misma en función de la densidad de circulación de los trenes de carga y de los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros.

En lo atinente a los puertos existentes sobre el Paraná Guazú, en reuniones mantenidas

con la Concesionaria durante el mes de enero de 2007, se solicitaron aclaraciones respecto de la cuestión planteada.

Consecuentemente, la empresa mediante Nota ALL N° 20/2007, que se ha agregado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006, señala que ALL MESO S.A. fomenta y estimula la reactivación económica de la zona en cuestión, donde existen los puertos de Concepción del Uruguay, Diamante e Ibicuy, mas los mismos están dentro de lo que se denomina la “red a demanda”. Asimismo, observó que no se puede responsabilizar por el crecimiento de aquéllas actividades de la zona que no estén vinculadas a su prestación.

Recordó que ALL efectuó notables sacrificios para mejorar la infraestructura de los puertos antes mencionados. Destacó además que en virtud de un convenio suscripto entre la Concesionaria y el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, ALL desafectó 100 hectáreas de los predios concesionados para cederlos a la Dirección de Puertos de Entre Ríos y permitir así la ampliación y desarrollo del Puerto de Ibicuy. Copia del citado convenio ha sido adjuntada a la Nota ALL N° 20/2007.

En cuanto al Puerto de Guazú, resaltó que por tratarse de una inversión privada nada puede cuestionarse a ALL, que en cumplimiento del Contrato de Concesión se limita a concurrir a transportar la carga que disponen sus clientes, en lugar que los mismos proponen.

Del análisis de las manifestaciones efectuadas y los antecedentes reunidos, merece destacarse, entre otras cosas, que en el Procedimiento de Renegociación se le ha otorgado un lugar prioritario al mantenimiento de las redes. En este contexto se ha implementado el plan de mantenimiento mencionado. Por su parte, la desafectación de un predio de 100 hectáreas de los terrenos que forman parte de la Concesión en el centro de cargas del Puerto Ibicuy, indica la voluntad de la Concesionaria ALL MESO S.A. de acompañar al Gobierno Provincial en su política de impulso y desarrollo de los puertos de la Provincia de Entre Ríos; pero son los gobiernos provinciales conjuntamente con la Autoridad de Aplicación, los responsables de definir las políticas de interconexión de las vías férreas de la región con sus terminales portuarias.

7- CALIFICACIÓN E IDONEIDAD DEL PERSONAL

El Diputado Julio César ALDAZ, miembro de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos, expresó que la actualidad de la situación ferroviaria entrerriana encuentra su mejor ilustración en el informe elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de fecha 30 de septiembre de 2005, el que se elevará a consideración de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

El informe exhibe entre sus conclusiones la falta de personal calificado y la falta de Solvencia Técnica y medios adecuados. Destacando que desde el punto de vista técnico, se diferencia la situación de ALL respecto del resto de los concesionarios, siendo la empresa que peor cuida el mantenimiento y las condiciones de seguridad, a la vez que cuenta con escaso personal idóneo abocado a las tareas de mantenimiento y a la seguridad operativa, cambiando permanentemente a los responsables y colocando gente joven sin experiencia en puestos claves.

Asimismo, respecto de la falta de solvencia técnica y medios adecuados estimó que hace que ALL pueda ser calificado como imprevisible, entendiendo por previsible a aquellos concesionarios que en líneas generales poseen estructuras dentro de sus organizaciones con capacidad suficiente, tantos en medios humanos como materiales, para hacer frente con solvencia técnica a las tareas habituales de mantenimiento así como ante situaciones inesperadas

o circunstanciales.

Consideraciones:

En la reunión mantenida con la empresa en el mes de enero de 2007 se requirió a la Concesionaria información respecto de las denuncias efectuadas por el Diputado ALDAZ. La misma informó que actualmente brinda trabajo a casi 1.700 personas, sí como que más de 300 personas realizan actividades derivadas de su prestación (limpieza, vigilancia, etc.), demostrando así su importancia en cuanto a generación de fuentes de trabajo.

A su vez remarcó que implementan constantes programas de capacitación, herramienta que les permite, a través de un adecuado diseño educativo, incorporar conocimientos, habilidades y modificar actitudes para mejorar el desempeño en el puesto de trabajo, así como para prepararse para puestos futuros.

Su objetivo al capacitar a sus trabajadores radica en potenciar tanto el desarrollo profesional como el personal. En ese orden de ideas, propician programas de promociones internas, facilitando y motivando los deseos e inquietudes de crecimiento de los trabajadores.

Estimaron que entre los años 2005 y 2006 destinaron más de 103.000 horas anuales de capacitación a los colaboradores de ALL, las mismas fueron distribuidas en 6 ejes temáticos: corporativo, herramientas de gestión, tecnología informática, escuela de conducción, idiomas y técnico operativo e higiene y seguridad.

Por último, señaló que ALL trabaja con convenios con escuelas técnicas y universidades formando y capacitando a futuros técnicos e ingenieros y jóvenes de otras especialidades. Y que ya se han realizado 6 ediciones de este programa, fomentando la incorporación de nuevos talentos, con el objetivo de generar un ámbito de profesionales de alto potencial para la coordinación de proyectos especiales y la planificación de futuros puestos de conducción en la organización.

Durante las verificaciones técnicas realizadas en el mes de agosto del año 2006 por profesionales de la Secretaría de Transporte y la UNIREN en las redes ferroviarias e instalaciones de ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A., se pudo comprobar la idoneidad del personal de la empresa que se contactó, en distintas áreas específicas que hacen al transporte de cargas. Dichas verificaciones obran en los expedientes de la renegociación de ALL MESO S.A. y ALL CENTRAL S.A.

8- PEDIDO DE RESCISIÓN DE CONTRATO

Hicieron referencia a este tema los siguientes expositores:

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA quien destaca que, producto de los significativos apartamientos a sus obligaciones, ALL Central reúne varias causales de rescisión del contrato.

El Sr. Osvaldo MAZZAGLIA como particular interesado expuso su posición respecto a la Carta de Entendimiento celebrada con el concesionario es que al haber visto que no se cumple básico el contrato de concesión ni anteriormente lo hizo el anterior operador, en cuanto al mantenimiento de las vías, material rodante y tractivo y los bienes muebles e inmuebles, solicitaría la rescisión del contrato con AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL y ALL MESOPOTÁMICA, con resguardo de las fuentes de empleo de los trabajadores, su relicitación y transición en seis meses.

El Señor Osvaldo Fernández Diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos, solicitó la rescisión del Contrato de Concesión de la empresa ALL MESO S.A.

El Señor Julio ALDAZ Diputado Provincial de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos hizo llegar un documento escrito en el que expresa que el ESTADO NACIONAL no debiera renegociar el Contrato con ALL MESO S.A. y que directamente debiera realizarse un llamado a licitación con un nuevo operador o bien que sea operado en forma mixta por el ESTADO NACIONAL dependiendo todo ello de la decisión que adopte el P.E.N.

Consideraciones:

En primer lugar se destaca que la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIREN no desconoce y ha considerado los incumplimientos contractuales en que ha incurrido la empresa concesionaria. En tal sentido los mismos se encuentran debidamente documentados en las actuaciones administrativas que configuran los antecedentes de la renegociación, las que incluyen los informes de cumplimiento realizados conforme lo dispone el Decreto N° 311/2003.

Sin embargo, corresponde tener presente que los incumplimientos referidos no encuentran su origen en la situación de emergencia declarada por la Ley N° 25.561 en la cual se adoptaron disposiciones que originaron la tarea de esta Unidad. A lo largo del desarrollo de esta Concesión, a pesar de los incumplimientos mencionados por los distintos expositores y debidamente documentados por la UNIREN, el ESTADO NACIONAL, en tanto figura de Concedente, ha evidenciado una voluntad constante de renegociar el Contrato de Concesión.

En este contexto, las consideraciones vertidas por los expositores involucran la ponderación de razones de oportunidad, mérito y conveniencia que compete a la autoridad pública valorar, con el fin de procurar la satisfacción del interés público comprometido en la adecuada prestación del servicio y la continuidad de las prestaciones.

Al respecto, y en ese orden de ideas, a los efectos de sopesar y valorizar la decisión del ESTADO NACIONAL, es importante merituar y considerar en su justa medida las manifestaciones desarrolladas en puntos anteriores del presente informe en cuanto a la satisfactoria prestación del servicio por parte del Concesionario, los inconvenientes que han afectado al sector, y los cuestionamientos que los propios participantes realizaron al ESTADO NACIONAL por su desempeño como responsable de organizar y regular el funcionamiento del Sistema.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que las cuestiones relativas a la falta de realización de inversiones, han sido incorporadas en el contenido de la Carta de Entendimiento a los efectos de su regularización en los próximos años.

9. SEGURIDAD

9.1- Cruce de cables o conductos aéreos

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA, indicó que en cuanto a los cruces, la concesionaria no ha remitido la documentación técnica de cruces y tendidos paralelos de servicios para su autorización, habiéndose constatado el establecimiento de cruces ferroviarios sin autorización.

Consideraciones:

Las condiciones técnicas y de seguridad a cumplir por las instalaciones del cruce a

autorizar deberán tener como referencia las reglamentaciones nacionales vigentes, o en su defecto, las internacionales que puedan corresponder.

En cuanto al trámite para acordar la autorización de la instalación a realizar, actualmente se gestiona en la órbita de la AUTORIDAD DE APLICACION.

A su vez se han realizado observaciones referentes a los tendidos paralelos a la red los cuales son considerados de igual forma que los cruces.

9.2- Descarrilamientos

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA, en materia de seguridad, señaló que la cantidad de descarrilamientos ocurridos en el corredor de ALL Central supera en forma sostenida el promedio de la red de carga concesionada, siendo el estado deficitario de las vías la principal causa. El grado de incumplimiento alcanzado en este caso por ALL Central, ponderado por la cuantía de las multas impuestas, lo convierte en el Concesionario de carga de peor desempeño.

El señor Osvaldo Daniel FERNÁNDEZ, Diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos, expresó que hay mala prestación del servicio; inseguridad; un nivel de descarrilamiento que pone en riesgo a muchísima gente, e inclusive frecuentes reclamos por los problemas derivados de la falta de seguridad en los pasos a nivel.

Consideraciones:

Con relación a los descarrilamientos, la misma Concesionaria en oportunidad de la Audiencia Pública señaló que han realizado inversiones en un sistema de control de descarrilos.

En tal sentido, recordó que los descarrilos en puentes son los más peligrosos y que han puesto detectores de descarrilos en los principales puentes. El sistema avisa, a través de radiofrecuencia, si algún tren, vagón o locomotora pasó por ese lugar con una rueda descarrilada.

También expresó que han implementado medidores de temperatura electrónicos en las vías. Cada uno de los termómetros es un punto de la vía que da la temperatura y observó que han invertido en el Translogic, que es un sistema de monitoreo de los vagones, gracias al cual saben exactamente dónde está cada vagón a cada momento.

Asimismo, mencionó que han invertido en una computadora de a bordo, que registra y almacena la velocidad a la que la locomotora circula, la presión de freno que tiene el tren, el freno aplicado a la composición, el punto de aceleración, etc. Cada cinco segundos se hace una lectura y se guarda, entonces pueden analizar ese viaje de la misma manera que se analiza un vuelo con la caja negra.

Por último, cabe señalar que con respecto al índice de descarrilos por tonelada/kilómetro transportada, en 2001 en el caso de Central tuvieron 135 descarrilos por cada 1.000 toneladas/kilómetro transportadas, y lo bajaron a 25, que es un 81 por ciento de reducción. En tanto en el caso del Meso partieron de 670 accidentes por cada 1.000 toneladas/kilómetro transportadas, y bajaron ese índice a 84 accidentes por cada 1.000 toneladas/kilómetro transportadas. Es una reducción del 87 por ciento.

Resulta evidente la política de la Empresa en materia de prevención de accidentes (sistemas de detección de ejes descarrilados, sistemas de medición de temperatura de vías, computadora de control a bordo), lo cual tiene relación directa con la disminución de

accidentes, en este caso descarrilos, situación que se visualiza en los índices presentados por la Empresa, no obstante y dada la importancia del tema se giraran las exposiciones a la Autoridad de Aplicación para su seguimiento.

9.3- Accidentología

El señor Julio ALDAZ Diputado Provincial de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos, puntualizó por escrito, que han pasado alrededor de 13 años desde la concesión del servicio ferroviario en toda la Mesopotamia y que el resultado de esa concesión ha sido una accidentología elevada, muy por encima de la media para este tipo de empresas, llegando en el año 2005 a valores del 17% del total del personal.

Consideraciones:

Las observaciones referidas a cuestiones de Accidentes de Trabajo y demás asuntos de relevancia fueron puestos en conocimiento de la Concesionaria en reuniones mantenidas durante el mes de enero de 2007.

Como corolario de lo expuesto, la empresa manifiesta algunas precisiones en materia de accidentes de trabajo a través de la Nota ALL N°14 de fecha 7 de febrero de 2007, junto a documentación relativa al tema, que se ha agregado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006.

En la citada presentación la Concesionaria señala que si bien ALL MESO S.A. ha sido calificada como Empresa Testigo por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) en el marco de la Resolución N° 700/00, tanto NCA S.A., destacando que también FERROSUR ROCA S.A., TBA S.A., METROPOLITANO y FERROVIAS, han sido calificadas como Empresa Testigo en el marco de dicha Resolución.

Esta circunstancia motivó una presentación en conjunto ante la SRT en el seno de la Comisión de Seguridad Ferroviaria, a los efectos de solicitar un trato diferencial en la aplicación de la norma teniendo en cuenta ciertas características de la actividad.

El espíritu de la Resolución SRT N° 700/00 es reducir el nivel de siniestralidad mediante la aplicación de un mecanismo de acciones preventivas en la Empresa Testigo destinadas a reducir los riesgos a los que se encuentran expuestos los trabajadores.

La misma norma excluyó expresamente de la base de cálculo, a los efectos de la calificación, a los accidentes in itinere, en tanto la responsabilidad por la concurrencia de los mismos es independiente de cualquier acción correctiva y/o preventiva que pueda adoptar la empresa para evitarlos.

Por esa misma razón, ALL ha solicitado se excluya del cómputo del índice de incidencia de siniestralidad a las consecuencias negativas sobre la salud del trabajador derivadas de arrollamientos de vehículos y/o personas con motivo de accidentes ferroviarios regulados por la Resolución SRT N° 315/02. Toda vez que el tipo de siniestro tipificado por la citada norma es el stress postraumático suscitado a raíz de arrollamientos que tengan como resultado lesiones graves o muerte del sujeto arrollado.

Se considera que no existe incidencia de la conducta asumida por parte del empleador, ni posibilidad de evitar y/o reducir el stress derivado de arrollamientos mediante la adopción de concretas medidas de prevención y control.

ALL afirma que cuenta con programas preventivos en materia de seguridad e higiene del trabajo, asumidos frente a la SRT, los cuales son implementados en forma anual. Sin embargo, las características propias de la actividad tornan extremadamente dificultoso

reducir los índices de siniestralidad regulados en el marco de la Resolución SRT N°700/00.

En mérito a los antecedentes analizados y la trascendencia del tema, atento las particularidades del caso, y sin perjuicio de que la UNIREN no posee competencia sobre el particular, se remitirán las exposiciones de la Audiencia Pública relacionadas con este tema, junto a la Nota y la documentación presentada por la Concesionaria con fecha 7 de febrero de 2007, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte a sus efectos.

10. DESEMPEÑO DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN expresó que en la Carta de Entendimiento se otorgan múltiples facultades de control y fiscalización a la Secretaría de Transporte de la Nación. Para el Defensor del Pueblo, la Secretaría ha dado acabadas muestras de su ineficacia para exigir niveles de calidad en la prestación del transporte público; ejemplo de ello es la deficiente prestación del servicio ferroviario de pasajeros del área metropolitana: no se controla el destino de los subsidios que reciben los Concesionarios, no muestra la voluntad de exigir mejoras en la calidad de servicio y con el amparo de la emergencia económica se permite a las empresas un permanente incumplimiento de los contratos.

El señor Francisco Eduardo TAIBI, representante del GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, expresó que concretamente, lo que pretenden es una participación activa en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que les permita estar sentados en la mesa de evaluación. Es la única y mejor forma de evaluación y control de cómo se vayan dando las cosas. Consideró que de nada valdría la mejor Carta de Intención si después desaparece la presencia activa.

Asimismo, insistió en que se implemente, específicamente en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, algo que puede ser aplicado en otras áreas, que las provincias interesadas puedan participar activamente como miembros plenos de los organismos de control en cuanto a los servicios que se desarrollan o impactan en su territorio provincial. Remarcó que es una de las cuestiones fundamentales.

El señor Osvaldo Daniel FERNÁNDEZ, Diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos, mencionó que hay numerosas quejas, reclamos, que han sido debidamente comunicados, que se han transmitido a la Dirección de Transporte de la provincia, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que han llegado a la Cámara de Diputados, donde ha habido intervención de Municipalidades y Concejos Deliberantes. Aclaró que de tal modo queda claro que ha habido una actuación institucional en toda esta historia.

Consideraciones:

Durante el desarrollo de la AUDIENCIA PUBLICA algunos expositores realizaron críticas sobre el desempeño de la Secretaría de Transporte de la Nación y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

En ese orden corresponde señalar que el debate sobre el funcionamiento de los organismos de control excede el objeto de la convocatoria efectuada, razón por lo cual la citada Audiencia no resulta ser el ámbito propicio para la discusión de esa problemática.

Se destaca que del análisis de las normas que le otorgan competencia a la UNIREN surge claramente que la misma no está facultada para entender en la temática planteada.

En tal sentido, resulta oportuno expresar que conforme al marco jurídico vigente, la normalización de los entes regulatorios y/o de control, corresponde al PODER

EJECUTIVO NACIONAL con el pertinente control del Poder Legislativo. Todo ello, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 42 de la CONSTITUCION NACIONAL, que establece que los marcos regulatorios de los servicios públicos serán determinados por ley.

No obstante ello, se ha tomado debida nota de las observaciones e inquietudes manifestadas por los participantes, las que serán remitidas a la SECRETARIA DE TRANSPORTE para su análisis y consideración.

III. OBSERVACIONES A LA CARTA DE ENTENDIMIENTO

1. RÉGIMEN DE CALIDAD DEL SERVICIO

1.1- Velocidad de los trenes de carga y los de pasajeros

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA en cuanto a calidad del servicio concesionado, manifestó que no ha alcanzado los requisitos mínimos de velocidad de circulación y carga por eje.

Asimismo, puntualizó que es un error que la velocidad para trenes de pasajeros y de carga sea igual, dado que si una vía está para trenes de carga a 50 kilómetros, para pasajeros estará en el orden de los 70 kilómetros. No sería conveniente aplicar el criterio de fijar iguales velocidades para pasajeros que para cargas.

Consideraciones:

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN tiene la potestad de definir el mecanismo de control de circulación de los trenes de carga y pasajeros. La referencia a la participación del privado sobre la definición del sistema se refiere a la compatibilización técnica de los mismos. Dentro de los objetivos estratégicos para el mediano plazo se estableció la rehabilitación de trenes interurbanos de pasajeros en la res troncal. Para ello se previó realizar obras de inversión con aporte del Estado Nacional y mixto (Concesionarios y/o Terceros) sobre los distintos corredores de la red troncal para mejorar su aptitud (velocidad máxima y capacidad portante) progresivamente con un criterio de homogeneidad en toda la extensión de cada uno de ellos.

2. TARIFAS

2.1- El Límite Superior Tarifario (LST)

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA, consideró en cuanto a las tarifas, que el régimen tarifario establecido a través del Límite Superior Tarifario fijado en el contrato de concesión, ha sido superado desde el año 2002.

Consideraciones:

En principio, salvo actualizar los valores del Límite Superior Tarifario -techo establecido en los contratos vigentes- no se aprecia la necesidad de modificar el actual régimen de tarifas, el sector funciona en un mercado donde se pactan libremente las tarifas entre la empresa y sus clientes. Sin embargo a todas las concesiones de ferrocarriles de carga se les fijó un límite superior tarifario (LST) en la forma de una tarifa máxima. De todas maneras el LST nunca fue aplicado porque el ferrocarril tuvo que subordinar sus tarifas a las cobradas por el camión y con el tiempo la brecha entre la tarifa del mercado y el LST se fue ampliando. Existiendo en el Contrato Original una fórmula de ajuste.

El Límite Superior Tarifario (LST) no constituye un instrumento de ajuste automático de tarifas, sino que es un mecanismo disparador de un proceso de eventual ajuste, cuyo resultado final dependerá del análisis que realice la AUTORIDAD DE APLICACION quien deberá, en última instancia, determinar su real afectación.

3. AFECTACIÓN DE BIENES A LA CONCESIÓN

3.1-Bienes del ESTADO NACIONAL-(estaciones, playas. etc.)

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA afirmó que, en cuanto al estado de los bienes concesionados, el Estado Nacional, previo a la firma de las Cartas de Entendimiento, debería contar con el inventario de los bienes concesionados y conocer el real estado de conservación de los mismos, a partir del cual realizar un plan de mantenimiento e inversiones. No a posteriori, como se plantea en estas Cartas de Entendimiento. Esto en el marco de la protección de los bienes que integran el patrimonio nacional.

El Sr. Osvaldo MAZZAGLIA como particular interesado manifestó opinó que en el anexo X, referido al tema de la ONABE -que tendría que estar presente hoy aquí- se habla de Plan de Servicios de Rehabilitación de Pasajeros. Se preguntó cuáles, dónde y cuándo se van a producir.

Se pregunta qué hará el Estado con el alquiler de los bienes que leyó algún anexo, de galpones, playas, material rodante y tractivo. Propone que alguien quede a cargo; pueden ser cooperativas o ferrocarriles; o puedan pasar temporalmente -hasta tanto se les pueda dar el uso para el cual fueron creados- a los municipios.

El señor Alejandro NOMS, como particular interesado manifestó que, en la Carta de Entendimiento no se habla del estado en el que se recibieron los bienes. Hay lugares, como Monte Comán, donde había 23 trenes diarios y al día de la fecha la cantidad de trenes es cero, y no puede llegar ningún tren de ninguna otra empresa porque la infraestructura ferroviaria no existe.

Consideraciones:

El contrato original preveía quince años de inversiones obligatorias y no definía las inversiones a realizarse durante los últimos quince años. La modificación que introduce la Carta de Entendimiento permitirá un mayor seguimiento y control de los bienes del Estado Nacional producto de los planes inversión y mantenimiento anuales que permitirán arribar al final de la concesión con un mejor control de los mismos. Debe agregarse que estos planes de inversión y mantenimiento al ser aprobadas por la AUTORIDAD DE APLICACION responden también a las políticas de transporte dictadas por el P.E.N.

4. INVERSIONES

4.1- Insuficiencia de Inversiones

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA afirmó que, en cuanto a las inversiones, distintos organismos han dicho que la concesionaria no ha presentado documentación contable alguna que dé sustento a las sumas que dice haber invertido; algunas de las tareas que la concesionaria denuncia como inversiones constituyen meros trabajos de mantenimiento; la cantidad y calidad de trabajos realizados por la concesionaria no son siquiera comparables a los que efectivamente debió haber realizado conforme a la oferta que forma parte del contrato de concesión. En el caso de las

inversiones obligatorias, los desvíos al Programa de Inversión han sido permanentes y muy significativos.

El señor Alejandro NOMS, como particular interesado expresó respecto de las inversiones requeridas, que hay que tener en claro que la empresa en Brasil, en Maringá, está invirtiendo 6,5 millones de reales; está comprando locomotoras a Estados Unidos, con lo cual está desactivando varias de las locomotoras que están en el ramal de Paranaguá, que son las locomotoras GT26, que están trayendo para acá para Argentina, que ya tienen muchísimos años de uso en un ramal de altura y de altas prestaciones, como es ese ramal, que es de Alta Montaña.

El señor Pablo MARTORELLI en representación del Instituto Argentino de Ferrocarriles Cooperativa Limitada. de la Nación, manifestó que no observamos la existencia de un plan de inversiones; falta conocer un plan de necesidades y de obras, cuántos kilómetros de vías se renovarán, mejorarán y conservarán anualmente; cuántas locomotoras y vagones serán incorporados en función de los análisis de captación de tráfico de valor presente y de valor proyectado; cuáles son las metas exigibles por el Estado argentino al concesionario para que éste cumpla en toneladas/kilómetro/año y su incremento anual para alcanzar una meta que coloque a estas redes ferroviarias en posición de competitividad en el más importante corredor de tráficos internacionales de América del Sur.

Consideraciones:

Fueron replanteadas las obligaciones de inversión por parte del Concesionario –incluidas en los Planes de Inversión de los Contratos originales- en función del contexto actual y de las nuevas políticas con relación al sistema ferroviario nacional, y a partir de la decisión gubernamental de recuperar la red troncal del sistema mediante aporte estatal, cuando sea necesario para restablecer los servicios interurbanos de pasajeros, se introduce un cambio importante respecto de las condiciones contractuales originales.

En este contexto las inversiones ferroviarias deben ser las pertinentes para cumplir con las metas impuestas a la Concesionaria. Dicho esquema cuantifica a priori tipos y montos fijos de obras, los cuales podrían sufrir modificaciones durante el transcurso de las mismas debiendo ser aprobadas por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

Se introdujo en la Carta de Entendimiento la Cláusula 5 Inversiones, con el fin que la Concesionaria asuma el compromiso de priorizar y orientar sus inversiones para el desarrollo de la red, impulsando desarrollos con nuevos servicios y acciones tendientes a incrementar la participación ferroviaria en el transporte de cargas.

4.2- Seguros- Desactualización del Valor de las Inversiones

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN ARGENTINA señaló que, en cuanto a los seguros y garantías del contrato, los seguros obligatorios presentan irregularidades: no se renovó la garantía de cumplimiento del contrato encontrándose sin cobertura desde el mes de septiembre de 2003. Asimismo no ha renovado ni contratado seguro alguno que ampare el riesgo de responsabilidad civil con posterioridad al 26 de agosto de 2000, fecha a partir de la cual venció la última póliza. Manifestó que, a pesar de encontrarse vencidos los seguros de responsabilidad civil y de garantía de cumplimiento de contrato, nada se dice sobre éstos en la Carta de Entendimiento.

Consideraciones:

En lo atinente al tema de Seguros de Responsabilidad Civil y de Caucción de las Concesionarias, en una reunión mantenida con las empresas durante el mes de enero de 2007, se solicitaron las explicaciones que amerita el tema en cuestión.

En virtud de la información solicitada, mediante Nota ALL N° 01/2007 que se ha agragado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006, la empresa expresó que ALL CENTRAL S.A. y ALL MESO S.A. han optado por el autoseguro en lo que respecta a contingencias que pudieran generar responsabilidad civil y de caución, derivada de contingencias sobrevinientes a la prestación que realizan.

Esa decisión radica en que las Compañías de Seguros que han cotizado dicha cobertura han propuesto condiciones absolutamente desfavorables para la celebración y/o renovación de los contratos referidos, merced a una discutible política comercial que pretende desligar los costos de emisión y prima respecto de la potencialidad de concurrencia del riesgo creado.

Dichas condiciones desequilibran aún más la ecuación económico-financiera del Contrato de Concesión, transformando en inviable la contratación de los seguros indicados.

A los fines de cumplimentar acabadamente las obligaciones contractuales emergentes de los pliegos de bases y condiciones de licitación sobre la concesión que explotan, las empresas han resuelto adoptar el régimen denominado de “autoseguro”.

Sostenidas en su patrimonio social y subsidiariamente en el compromiso expreso de sus accionistas de respaldar incondicionalmente las obligaciones que las empresas explotadoras contraigan, renunciando a poner las limitaciones de responsabilidad propias de su condición de socios, dicha decisión ha sido puesta en conocimiento de la Autoridad de Aplicación, Secretaría de Transporte, Subsecretaría de Transporte Ferroviario y Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

El Defensor del Pueblo de la Nación, hace referencia a otras estipulaciones que no se encuentran mencionadas en la Carta de Entendimiento, casos como, seguro de responsabilidad civil y de garantía de contrato u otras normativas específicas ya incluidas en los Pliegos de Licitación o en el Contrato de Concesión.

Al respecto, cabe señalar que conforme la Cláusula primera de la Carta de Entendimiento, todas aquellas estipulaciones que no fueran modificadas por la Carta de Entendimiento seguirán vigentes correspondiéndole a la Autoridad de Aplicación su control. A esos fines se remitieron a la Autoridad de Aplicación las exposiciones de la Audiencia junto con la Nota ALL 01/2007 y sus adjuntos.

En cuanto a la pérdida de valor de las inversiones a lo largo del periodo de Concesión, se hace mención que las mismas tienen una relación directa con la facturación y con un valor mínimo en caso de disminución de la facturación. Las inversiones con la modificación establecida en la Carta de Entendimiento son por todo el periodo de Concesión y no por los primeros 15 años, a valor pesificado y constante ,como en el contrato original.

5. RECLAMOS MUTUOS ENTRE CONCEDENTE Y CONCESIONARIO

La Dra. Mariana Laura GROSSO en representación de la DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN, en cuanto a los reclamos mutuos, puso de relieve que los incumplimientos de los Concesionarios son financiados a 17 años sin intereses y serán destinados a inversiones que deberían haber realizado.

El señor Osvaldo MAZZAGLIA, en su calidad de particular interesado, con relación al tema de reclamos mutuos, opinó que en eso estaría de acuerdo, en la reinversión de esa deuda. Sin embargo manifestó preferir que se invirtiera en uno o dos años y no en 16 o 17 años, como fue mencionado con anterioridad.

Consideraciones:

Este punto de la Carta de Entendimiento se encuentra íntimamente conectado con la evaluación realizada por parte del Estado Nacional respecto a la continuidad del Contrato de Concesión. Por lo expuesto, deben tenerse por reproducidas las consideraciones vertidas en el punto II.8., relativo al pedido de rescisión del contrato.

Conforme ello, las consideraciones vertidas por los participantes GROSSO y MAZZAGLIA involucran la ponderación de razones de oportunidad, mérito y conveniencia que compete a la autoridad pública valorar, con el fin de procurar la satisfacción del interés público comprometido en la adecuada prestación del servicio y su continuidad.

La revisión y conciliación efectuada por las partes respecto a los reclamos mutuos existentes al momento de la renegociación y la fórmula articulada para superar las diferencias existentes, las cuales no se hallaban resueltas, debe hallarse sometida a un examen de encuadre superior que incorpora los diversos elementos constitutivos de las obligaciones contractuales.

Debe tenerse presente que los elementos constitutivos en lo que respecta a las obligaciones del CONCESIONARIO, contemplan dentro de la ecuación contractual vinculada a la prestación y calidad del servicio, las inversiones comprometidas en materia de obras nuevas y mantenimiento; mejoras; etc.

Por último, debe destacarse que si bien la financiación de la deuda es a diecisiete (17) años, esta previsto que la misma se actualiza automáticamente pues se considera como un porcentaje de la facturación anual.

IV. OBSERVACIONES INHERENTES A LA RED BAJO CONCESION DE ALL MESO S.A.

1-CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ORDEN URBANO Y EL MEDIO AMBIENTE

El Señor Marcelo Ricardo BACIGALUPI representante de la Provincia de Misiones (Director General de Obras Públicas) puntualizó en su presentación por escrito que para la Provincia de Misiones es de fundamental interés que esta temática tenga un tratamiento específico, ya que en la Carta de Entendimiento no figura en particular este tema y teniendo en consideración que la Provincia de Misiones tiene un Ministerio de Ecología y R.N.R. es de especial atención ya que la actividad ferroviaria debe adecuarse a las Normas Nacionales y Provinciales y trabajar mancomunadamente con los Municipios y la Provincia para remediar accidentes en donde el medioambiente se encuentra comprometido y aun más si se afectan a las personas. Dicha aseveración tiene antecedentes ciertos y palpables como la causa de CONTAMINACION CON HIDROCARBUROS POR POARTE DE LOS TALLERES DE GARUPA AL BARRIO 70 VIVIENDAS “SOFANOR SUAREZ”.

Expresando a continuación, textualmente, “por lo que concretamente pedimos:

- ? Ante un hecho de contaminación o que la actividad afecte a las personas, la empresa debe acatar las leyes Provinciales y Nacionales remediando y solucionando el problema sin mas y no eludiéndolo por argumentaciones de jurisdicción y competencia.
- ? Solucionar (REMEDIACION) la causa de contaminación ambiental por hidrocarburos al BARRIO 70 VIVIENDAS, y realizar las obras que demande el Municipio para no

seguir contaminado.

- ? Se tiene que contemplar un sistema de protección ambiental en todo el ámbito de la red que prevea lo mencionado anteriormente.

El Señor Osvaldo Daniel Fernández, diputado de la Cámara de Diputados de Entre Ríos manifestó que de modo alguno se puede aceptar que se intente lavar la responsabilidad de esta empresa con una Carta de Entendimiento en función de un acuerdo impulsado en este caso por la UNIREN.

Manifestando a continuación, lo cierto es que hay numerosas quejas, numerosos reclamos, que han sido debidamente comunicados, que se han transmitido a la Dirección de Transporte de la provincia, que se han transmitido a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, que han llegado a la Cámara de Diputados, donde ha habido intervención de Municipalidades y Concejos Deliberantes. De modo tal que queda claro que ha habido una actuación institucional en toda esta historia.

Consideraciones

Los comentarios referidos a cuestiones de MEDIO AMBIENTE y demás asuntos de relevancia fueron puestos en conocimiento de la Concesionaria en reuniones realizadas a esos efectos.

Al respecto, la empresa mediante Nota ALL N° 21/2007 que se ha agragado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006, ha manifestado que entre los bienes muebles e inmuebles entregados a ALL por el Estado Nacional en el marco de la Concesión, se encuentra el taller y la estación de abastecimiento de combustible sita en Garupá, Provincia de Misiones.

Dicha estación, que se encuentra actualmente inhabilitada por el Municipio de la Ciudad del mismo nombre, reviste una importancia clave, toda vez que la misma es el único puesto de carga de combustible existente al inicio de la línea y por ende, al inicio del trayecto a emprender por parte de la formación ferroviaria, lo cual la torna esencial para el cumplimiento del transporte público ferroviario de cargas.

El mantenimiento en condiciones de dichas instalaciones resulta imprescindible para la razonable continuidad del servicio de interés general e interjurisdiccional,

Por tal motivo, es que la estación de Garupá ha sufrido constantes trabajos y obras tendientes a modernizarla y dotarla de los más altos estándares de seguridad, en todos los aspectos. Dichos trabajos estuvieron a cargo del Concesionario debido a la falta de mantenimiento sufrida en la época de explotación directa por parte del Estado.

Así, la misma se ha modernizado y adecuado a los más actuales parámetros en materia de seguridad ambiental.

1.1- Incendios

El señor Juan Pablo BONFICO, representante legal de Forestal Bosques del Plata S.A. puntualizó en su presentación por escrito inquietudes en materia de control de incendios en la zona Mesopotámica cuya responsabilidad atribuye a la empresa concesionaria ALL MESO S.A.

Consideraciones

Los comentarios referidos a incendios también fueron puestos en conocimiento de la

Concesionaria en una reunión realizada a esos efectos.

Con relación a la cuestión planteada, la empresa mediante Nota ALL N° 15/2007 que se ha agregado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006, ha informado que con fecha 4 de enero de 2007 se reunieron con el Dr. Juan Pablo BONFICO, representante legal de Forestal Bosques del Plata S.A., a los efectos de tratar los asuntos cuya inquietud fueron transmitidos en el marco de la Audiencia Pública.

En la mencionada reunión se arribó a la conclusión que las zonas por las que transita ALL suelen ser muy secas en el período estival y que resulta imperioso implementar un esquema preventivo en conjunto con Forestal Bosques del Plata S.A. para minimizar el riesgo de incendios.

A tales efectos, se fijó una segunda reunión con el objeto de firmar un acta que contendría los siguientes puntos:

- 1) Nombramiento de un referente regional de ALL para que Forestal Bosques del Plata S.A. pueda contactar en caso de emergencia;**
- 2) Establecimiento de un cronograma de desmalezamiento en tramos consensuados con Forestal Bosques del Plata S.A.;**
- 3) Establecimiento de un cronograma de patrullajes de dichos tramos para control del crecimiento de malezas;**
- 4) Presentación del Plan de Inversiones y mantenimiento asumido por ALL en el marco de la Carta de Entendimiento firmada con la UNIREN.**

2- MICROREGIÓN DEL CENTRO SUR CORRENTINO Y NOROESTE ENTRERRIANO

2.1- Propuesta de Rehabilitación del Corredor Ferroviario Corrientes –Monte Caseros-Paso de los Libres

Hicieron referencia sobre este tema: Sr. Eduardo A. Vischi (Intendente de Paso de los Libres), Sr. Sergio Cangiani (Subsecretario de Emprendimientos de Infraestructura Regional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Corrientes) y el Sr. Alejandro Repetto (Viceintendente de la Localidad de Monte Caseros).

El Señor Eduardo Alejandro Vischi, Intendente de Paso de Los Libres y Presidente de la Microregión, expresó textualmente:”Corrientes tiene instalada una red vial desde Monte Caseros hasta Corrientes capital, donde hoy solamente funciona la vía que va desde Paso de los Libres a Buenos Aires como transporte de pasajeros y carga, y Paso de los Libres a Posadas, como transporte de pasajeros exclusivamente”.

“Nosotros pensamos que es de suma importancia tener en cuenta la posibilidad de que se haga un fortalecimiento de la red de comunicaciones del puerto de Victoria con Curuzú Cuatiá, a través del ramal que va por Paraná, Federal y Curuzú Cuatiá, y pensamos que también es sumamente importante tener en cuenta la necesidad de que se haga un fortalecimiento del ramal que va desde Monte Caseros hasta Corrientes, en un sistema de transporte de cargas”.

Por su parte, el Sr. Sergio N. CANGIANI (Subsecretario de Emprendimiento de Infraestructura Regional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Corrientes) expresó que el ramal ferroviario cuya reactivación nosotros venimos a proponer a esta Audiencia Pública es el ramal ferroviario que va desde Monte Caseros hacia Corrientes, y también considerar Mantilla -Goya y Curuzú Cuatiá -Paraná. El ramal Monte Caseros-Corrientes es fundamental porque nos va a permitir la unión del Ferrocarril Mesopotámico con el

Ferrocarril Belgrano, a través del complejo multimodal de cargas Chaco-Corrientes, cuyo financiamiento está en plena discusión a través de la Corporación Andina de Fomento. Hemos presentado toda la documentación para su financiación en el mes de julio y lo están estudiando con muy buenas expectativas.

El Sr. CANGIANI presentó además un documento con la propuesta de rehabilitación del Corredor Corrientes-Monte Caseros, elaborado en el ámbito provincial, el cual contiene un relevamiento del corredor, plan de trabajos, cómputos y presupuestos para la rehabilitación en tratamiento.

En tercer lugar, el Viceintendente de la Ciudad de Monte Caseros, el Sr. Alejandro REPETTO, expresó entre otras cosas lo siguiente:

“Realmente vengo en mi carácter de Viceintendente de la ciudad de Monte Caseros, que es una ciudad de 30 mil habitantes que está ubicada al sur de la provincia de Corrientes, en el límite con Entre Ríos, límite también con Uruguay y Brasil. Sin duda es una ciudad de ferroviarios, de muchos ferroviarios que lamentablemente, como han dicho algunos de los oradores anteriores, allá por la década del 90 dejaron de serlo.

Pero el tren volvió a pasar por nuestro querido Monte Caseros, y todavía anhelamos que desde Monte Caseros a nuestra capital correntina exista nuevamente el paso del tren; no solamente del tren de cargas sino también el paso del tren de pasajeros, porque hay todavía ciudades olvidadas, abnegadas, sin posibilidades de vincularse unas con otras.

Corrientes es una provincia que geopolíticamente está ubicada en un lugar estratégico, de vinculación y de unión también de los dos océanos.

Mucho nos gustaría también que esta empresa continúe con el desarrollo de nuestros ferrocarriles y podamos unir Monte Caseros con Corrientes y podamos hacer la unión bioceánica que tanto anhelamos en la provincia de Corrientes.”

Consideraciones:

La posición sostenida por la UNIREN responde a las bases de negociación definidas por la Secretaría de Transporte de la Nación. Dicha posición fue debatida y consensuada con el Concesionario, permitiéndonos arribar a la celebración de las Cartas de Entendimiento con ambas empresas, que entendemos responden razonablemente a las condiciones socioeconómicas que atraviesa actualmente el país, y en particular el transporte ferroviario de cargas.

No obstante, con el objeto de evaluar adecuadamente las prioridades de inversiones anuales en infraestructura en la red, se considerarán los programas prioritarios que establezca la AUTORIDAD DE APLICACIÓN. En el caso particular del Corredor Corrientes-Monte Caseros-Paso de los Libres, en atención a su importancia geopolítica y logística puesta de manifiesto en la Audiencia, se ha enviado a la Secretaría de Transporte la propuesta de rehabilitación presentada por el Sr. Cangiani junto con la transcripción de su exposición, mediante Nota Uniren N°33 de fecha 9 de febrero de 2007 auspiciando la inclusión de la rehabilitación del Corredor en el Plan de Obras Ferroviarias del año 2007.

Copias de la Nota Uniren N°33/2007 y el documento de la propuesta de rehabilitación del Corredor presentado en la Audiencia Pública se han agragado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006 y a los Expedientes de Renegociación del Contrato de Concesión de ALL MESO S.A. (EXP-S01: 0258344/2002) y ALL CENTRAL S.A. (EXP-S01: 0258338/2002).

Se enviarán además a la Secretaria de Transporte copias de las presentaciones escritas, y además documentación recibida por secretaria, sobre inconvenientes que se producen por la circulación de trenes en áreas urbanas y otros temas de las provincias mesopotámicas. Para su conocimiento y evaluación al momento de definir políticas para el sector.

En lo referente a las maniobras de la empresa Concesionaria en la Playa Paso de los Libres, se requirió a la empresa en reunión mantenida al efecto, la correspondiente aclaración a la problemática planteada.

Mediante Nota ALL N° 16/2007, que se ha agragado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006, la Concesionaria manifiesta que la Playa de Paso de los Libres cuenta con un paso a nivel en cada uno de sus extremos, uno de los cuales es cortado al momento de realizarse maniobras ferroviarias. El segundo paso a nivel presenta doble mano y se mantiene libre para la circulación de vehículos durante las maniobras.

Por esta razón, y a los efectos de minimizar los problemas de circulación que pueden presentarse durante este tipo de maniobras, ALL manifiesta en la citada Nota, haber arribado a un principio de acuerdo con el Sr. Intendente de Paso de los Libres con el objeto que por intermedio de banderilleros se ordene el tránsito y se lo dirija hacia el paso a nivel con circulación libre. Acuerdo que se implementaría en conjunto con la Dirección de Tránsito de la ciudad.

Copia de esta Nota se ha entregado al señor Intendente de Paso de los Libres en reunión mantenida en las oficinas de la UNIREN el día 21 de febrero de 2007.

En este sentido, dada la importancia que reviste para dicha municipalidad la circulación fluida a través de los pasos a nivel involucrados, se ha procurado lograr un consenso entre las partes involucradas para encaminar la solución del tema.

En este contexto en la reunión referida, el señor Intendente manifestó que la propuesta de ALL no es la solución definitiva. No obstante ello, tratarán de ponerla en marcha junto con ALL como paliativo hasta tanto se materialice una solución definitiva, para la cual presentó un anteproyecto elaborado en la Municipalidad, el que se girará a la Secretaría de Transporte a sus efectos.

V. OBSERVACIONES INHERENTES A LA RED BAJO CONCESION DE ALL CENTRAL S.A.

1- IMPACTO EN EL ORDEN URBANO Y AMBIENTAL –PLAYA DE CARGA EX TALLERES ALIANZA -

Hicieron referencia sobre este tema: Sra. Martha KOZLOWSKI (particular interesada), Sr. Carlos Alberto CARAMES (Presidente de la Comisión Vecinal Puerto Verde de Tres de Febrero), Sr. Julio M. MARTINEZ (particular interesado), Sra. Isolina ANTONELLO (particular interesada)

La señora Martha KOZLOWSKI, vecina de la Ciudad Jardín, Lomas del Palomar, provincia de Buenos Aires como particular interesada, manifestó que en el predio Talleres Alianza, objeto de la renegociación del Contrato de Concesión, se constituirá en un centro logístico cuyas operaciones afectarán al servicio de pasajeros del ferrocarril General San Martín. Entorpecerá el tránsito vehicular y el normal desenvolvimiento de la vida ciudadana en el entorno. Por lo tanto, un instrumento relevante como una Carta de Entendimiento de renegociación del Contrato de Concesión debe necesariamente incluir y definir taxativamente el uso, disposición e impacto en el orden urbano y ambiental”.

El señor Carlos Alberto CARAMÉS, Presidente de la Comisión Vecinal Puerto Verde de Tres de Febrero, en su alocución durante la Audiencia Pública expresó que en Tres de Febrero existe un predio ferroviario de aproximadamente 80 hectáreas, predio donde en una época -hoy parece muy lejana- se realizaban reparaciones y mantenimiento de locomotoras y vagones. Me refiero a los ex talleres Alianza.

Manifestó a continuación, hoy una empresa multinacional, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A., concesionaria del transporte de cargas ferroviario, pretende instalar en ese lugar el parque logístico más grande de Sudamérica, convirtiéndolo en un centro multimodal de cargas y trasbordo de mercaderías del MERCOSUR". "En la cláusula 13 se autoriza a la concesionaria a suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión, incluyendo el espacio aéreo y el subsuelo, y agrega en su parte final: "...siempre y cuando no vulneren las normas jurídicas vigentes". Debería decir "las normas jurídicas vigentes, en especial las ambientales", ya que en ningún renglón o párrafo de esta Carta de Entendimiento se han dignado mencionar el cuidado, la protección y la preservación del medioambiente y los recursos naturales".

El señor Julio Miguel MARTÍNEZ, expresó una posición en los mismos términos expuestos.

La Señora Isolina ANTONELLO como particular interesada se refirió al tema diciendo que es muy necesario, y también lo es la federalización y este tipo de grandes emprendimientos, que dan trabajo -como dijo un precedente orador, que hay que pensar en el ambiente y hay que pensar en las personas-, ya que las personas del interior también merecen que se les dé trabajo.

A continuación manifestó que este emprendimiento de cargas estaría muy bien situado en otro lugar. Yo como vecina no quiero que esté en Talleres Alianza. Los perjuicios son para la calidad de vida, la calidad de vida de nuestros barrios, que son muchísimos. Ya mencionó otro orador la cantidad de habitantes que hay y el poco espacio verde. Eso está documentado. Además nuestro municipio dice que ya estamos con el tránsito vehicular en situación catastrófica, reconocido por el municipio.

Consideraciones:

En relación a los planteos de los cuatro expositores relacionados con el proyecto del concesionario de instalar en el predio en cuestión un centro multimodal de cargas, merece destacarse que el proyecto no fue objeto de tratamiento en esta renegociación, ni se ha tenido en cuenta la inversión necesaria para su materialización dentro de los planes de inversión del concesionario.

No obstante y en atención a la preocupación de los vecinos de la playa ferroviaria de los ex Talleres Alianza, que actualmente se encuentra dentro de los bienes concesionados a ALL Central S.A., se ha procedido a remitir a la Secretaría de Transporte copias de las exposiciones de la Sra. Kolowsky, el Sr. Carames, el Sr. Martinez y la Sra. Antonello, mediante Nota Uniren N° 34 de fecha 9 de febrero de 2007, recomendando en la misma que previo a la concreción del proyecto se tengan en cuenta las exposiciones aludidas y se realicen los estudios de impacto ambiental pertinentes relacionados con la magnitud de las obras que oportunamente se materialicen.

La Nota Uniren N° 34/2007 se ha agragado al expediente de la Audiencia Pública EXP-S01:0440777/2006.

2- CORREDOR BIOCEANICO

Hicieron referencia sobre este tema: Sr. Angel ORLANDO (Consortio de Cooperación del

Corredor Ferroviario Paso Internacional El Pehuenche (Mendoza), Sr. Daniel Nieto (Subsecretario de Promoción Industrial de la Prov. De Mendoza)

El Sr. Angel ORLANDO como representante del Consorcio de Cooperación del Corredor Ferroviario Paso Internacional El Pehuenche de la Provincia de Mendoza) puntualizó que Nuestro proyecto de reactivación ferroviaria abarca todo el centro-sur de la provincia de Mendoza, sur de San Luis, norte de La Pampa y sus conexiones con el resto de la red ferroviaria, de trocha ancha del país.

Manifestó a continuación que hoy nuestra voluntad de participar en esta Audiencia Pública fue para mostrar a la UNIREN especialmente la necesidad de poner en valor todas las vías que están abandonadas en el sur de Mendoza desde agosto del año 1994. Lo que está resaltado en color naranja es lo que sería el nudo de la red, que es el ramal Bowen-Chamaicó, que está hoy dado en custodia a nuestro consorcio. Después, desde esa red hacia el Oeste, hacia Chile, es lo que está siendo desatendido por el Concesionario de cargas ALL y en estado de abandono desde el año 94.

A continuación expresó que en el marco de referencia de las gestiones que se llevan a cabo, la Secretaría de Transporte ha creado la Unidad de Gestión para el Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios a la Microregión del Oasis San Rafael - General Alvear. Esto ha tenido ya una primera decisión política con una resolución de la Secretaría de Transporte de fecha reciente.

Peticionando que se establezca que el concesionario reintegre a su estado original la infraestructura ferroviaria, instalaciones, edificios, estaciones y material rodante correspondientes a los ramales cuyo rescate se requiere, conforme surge de las obligaciones emergentes del pliego licitatorio y contrato de concesión. Es interés legítimo y público de este consorcio que se logren restablecer servicios ferroviarios de pasajeros en el sur de la provincia de Mendoza, por lo que se solicita que los ramales a rescatar tengan como una de sus finalidades el ser afectados a tales servicios.

El señor Daniel Nieto, Subsecretario de Promoción Industrial, Tecnológica y de Servicios de la Provincia de Mendoza resaltó que estamos pensando en esta Mendoza Logística con cuatro plataformas: dos al Norte –Luján y Palmira- y dos al Sur -en Malargüe y en la zona de Real del Padre, Monte Comán y General Alvear. Entendemos que hay una condición que no se debe dejar de lado la de la participación de las provincias en todas las decisiones, en la planificación y en las negociaciones.

Consideraciones:

Las exposiciones relacionadas con este tema serán remitidas a la Autoridad de Aplicación a sus efectos, la cual, como se ha expuesto con anterioridad, es la encargada de fijar las políticas de transporte, y en este caso en particular, es la responsable de definir cual de los corredores ferroviarios bioceanicos se prioriza.

VI. CONCLUSIONES

Luego de finalizada esta etapa del proceso de renegociación, y de haber puesto a consideración pública la CARTA DE ENTENDIMIENTO, la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIREN considera que: las observaciones vertidas por la ciudadanía, tal como han sido sostenido en el presente informe, no ameritan cambios de fondo de los términos y condiciones del entendimiento.

Asimismo, se deja constancia que cada uno de los planteos realizados ha sido debidamente tratado en este informe, explicitándose los argumentos sobre la base de hechos y derecho que aconsejan tal proceder.

Por último, corresponde señalar que, en función a la problemática planteada y a la importancia de los temas, algunas de las apreciaciones formuladas por los ciudadanos, han sido derivadas a la Autoridad con responsabilidad primaria en la materia. Lo expuesto en este párrafo, alcanza entre otros a los siguientes temas: a) Rehabilitación del corredor ferroviario Corrientes – Monte Caseros – Paso de los Libres; b) Proyecto de un centro multimodal de cargas en la playa ferroviaria de Talleres Alianza; c) Accidentología; d) Seguros; y e) Medio ambiente y orden urbano.