



INFORME DE EVALUACION COMPLEMENTARIO

FERROSUR ROCA S.A.

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 merituen 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, 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-referendum” 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.

Recuérdese que por ley se establece que las decisiones que adopte el PODER EJECUTIVO NACIONAL en el desarrollo del proceso de renegociación no se hallarán limitadas o condicionadas por las estipulaciones contenidas en los marcos regulatorios que rigen los contratos de concesión o licencia de los respectivos servicios públicos (Ley N° 25.561 y sig.)



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.

El Estado Nacional, en el marco de la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado y del Decreto PEN N° 666/89, convocó oportunamente a una Licitación Pública Nacional e Internacional para concesionar a empresas privadas la prestación de los servicios de transporte ferroviario de carga correspondiente a la red de la Línea General Roca con excepción del corredor Altamirano – Miramar y de los tramos urbanos, en adelante el Corredor.

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

El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (en adelante el Concedente) mediante Resolución N° 2681 del 29 de diciembre de 1992, aprobó la Licitación Pública Nacional e Internacional que por Resolución N° 1359 del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos declaró adjudicatario al consorcio FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANONIMA y aprobó el Contrato de Concesión con esta firma.

Esta sociedad, constituida en conjunto con Ferrocarriles Argentinos y el personal, este último a través de un Fondo Fiduciario, constituyeron la Sociedad Anónima Ferrosur Roca (en adelante FERROSUR o el Concesionario), quien tiene a su cargo la tenencia administrativa del Corredor

El contrato citado fue firmado con fecha 3 de diciembre de 1992 y establecido entre el Concedente y FERROSUR ROCA S.A..

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

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

Mediante el Decreto PEN N° 2681 de fecha 29 de Diciembre de 1992 el Presidente de la Nación aprobó el contrato de concesión suscripto.

Con fecha 11 de Marzo de 1993 se firma entre el Concedente y FERROSUR ROCA S.A. las Actas de Toma de Posesión, tanto de la infraestructura ferroviaria, como del material tractivo, bienes de uso y demás elementos que en su totalidad conforman la Concesión.

Con fecha 12 de Marzo de 1993 se procede al inicio de los servicios de transporte de carga por parte de FERROSUR ROCA S.A.

A partir de la toma de posesión del Corredor, la evolución comercial, operativa y económica de la Concesión, por diversos motivos y circunstancias, presentó algunos desvíos respecto de lo proyectado originalmente.

Las razones de dicho apartamiento de las proyecciones previstas, a criterio del Concesionario, han sido documentadas por el mismo en distintas oportunidades desde el inicio de la concesión (CUDAP EXP-S01: 0257129/2002).

En virtud de la grave crisis que afectara al país a fines del 2001, el CONGRESO DE LA NACIÓN dictó la Ley N° 25.561, por la cual se declaró la emergencia pública en materia social,



económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando en el PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades necesarias para adoptar las medidas que permitan conjurar la crítica situación de emergencia.

A través de dicha norma se autorizó al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

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

El proceso de renegociación de los contratos de concesión y licencia de los servicios públicos ha sido reglamentado e implementado en una primera etapa, básicamente, a través de los Decretos N° 293/02, N° 370/02 y N° 1090, y en una segunda etapa, a través del Decreto N° 311/03 y la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

El Decreto N° 311/03 estableció que el proceso de renegociación se lleve a cabo a través de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS –UNIREN– organismo presidido por los Ministros a cargo de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

Dentro del proceso de renegociación, que involucra al CONTRATO DE CONCESION celebrado entre el PODER EJECUTIVO NACIONAL y el CONCESIONARIO, se ha avanzado en el análisis de la situación contractual de dicha empresa, así como en la agenda de discusión en tratamiento, manteniéndose entre las partes diversas reuniones orientadas a posibilitar un entendimiento de renegociación contractual.

El ORGANO DE CONTROL de la Concesión, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE – CNRT – dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, conforme lo previsto en Artículo 7° del Decreto N° 311/03 y el art.13 de la Resolución Conjunta N° 188/2003 y 44/2003 de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y de PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, efectuó el análisis de situación y grado de cumplimiento alcanzado por el contratos correspondiente a la concesión de FERROSUR ROCA S.A.

Por su parte, La Secretaría Ejecutiva de la UNIREN ha dado cumplimiento a la obligación de realizar el INFORME DE CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS previsto en el artículo 13 de la Resolución Conjunta del Ministerio de Economía y Producción N° 188/03 y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios N° 44/03, reglamentario del artículo 7 del Decreto N° 311/03 presentando el estado del cumplimiento del CONTRATO DE CONCESION correspondiente a FERROSUR ROCA S.A. .

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

Así, con fecha 07 de Julio de 2004 la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la EMPRESA FERROSUR ROCA S.A. suscribieron la “CARTA DE ENTENDIMIENTO”, que contiene las bases y términos consensuados para la adecuación del CONTRATO DE CONCESION.



Recordemos que el contenido de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, desde el Estado Nacional se sustenta en el análisis fáctico y jurídico que resultó del trabajo desarrollado por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos con el apoyo técnico del órgano de control CNRT.

La Carta de Entendimiento fue sometida al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA permitiendo y promoviendo la efectiva participación ciudadana, como modo 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 la "CARTA DE ENTENDIMIENTO".

La AUDIENCIA PUBLICA se llevó a cabo el día 01 de Setiembre de 2004, en la ciudad de Olavarría, Provincia de Buenos Aires a partir de las 9 horas, contemplando las previsiones contenidas en el Decreto N° 1.172/03 que aprobó el "REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PUBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL", con una concurrencia de más de doscientas personas, desarrollándose la misma en un marco de total normalidad conforme las normas ya citadas.

Fueron convocadas especialmente a participar en la Audiencia Pública la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION creada por el Artículo 20 de la Ley N° 25.561; el Señor DEFESOR DEL PUEBLO DE LA NACION; el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES; el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE NEUQUEN; el GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA; EL GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO; MUNICIPIO DE OLAVARRIA; la SUBSECRETARIA DE DEFENSA LA COMPETENCIA dependiente de la SECRETARIA DE COORDINACION TECNICA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, y las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas.

Luego de ello, y en virtud de lo prescripto en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, 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 publicado en la página web de la UNIREN (www.uniren.gov.ar).

A partir de dicho documento se inició un nuevo período de estudio y revisión de la CARTA DE ENTENDIMIENTO, tomando en consideración las observaciones y sugerencias realizadas en la AUDIENCIA PÚBLICA, para así elaborar el acuerdo que será suscripto por los Ministros y elevado así al Honorable Congreso de la Nación para luego ser firmado por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Estas observaciones y sugerencias manifestadas por los diferentes oradores y presentaciones en la AUDIENCIA PUBLICA han sido enumeradas en el orden de su exposición para su tratamiento, destacando en primer término aquellas que hacen a las cuestiones formales y legales, y seguidamente aquellas cuestiones de fondo que se definen la Carta de Entendimiento. A ellas nos referiremos a lo largo del presente, dejando a salvo que -sin que esto suponga un menoscabo de las opiniones vertidas a lo largo de la AUDIENCIA PÚBLICA-, sólo serán objeto de tratamiento las observaciones que se refieran exclusivamente al contenido de la CARTA DE ENTENDIMIENTO y su marco legal integral.



OBSERVACIONES

Analizados los testimonios vertidos en la Audiencia Pública celebrada en la ciudad de Olavarría el primero de Setiembre de 2004, a fin que la ciudadanía exprese su opinión sobre la Carta de Entendimiento firmada entre la empresa FERROSUR ROCA S.A. y la UNIREN por el Estado Nacional, se expone a continuación una síntesis del tratamiento dado a los diversos puntos mencionados.

1- TESTIMONIO presentado por el Dr. Miguel Angel Bizzi; representante de la Defensoría del Pueblo de la Nación

a- INCUMPLIMIENTO DEL CONCESIONARIO EN EL PAGO DEL CANON; SU SUPUESTA COMPENSACION: “La UNIREN estableció un procedimiento para la resolución de los reclamos que se hallan pendientes incorporado al Punto Décimooctavo de la Carta de Entendimiento como ANEXO 12 Punto 18.4.

Se encuentra pendiente de definición la aplicación del Decreto N° 686/95, que el Concesionario está tramitando ante la Autoridad de Aplicación y la determinación del monto total de deuda en concepto de canon y multas consecuentes. El pago del canon no es negociable; es una obligación contractual y forma parte de la renta nacional”

COMENTARIO DE UNIREN: no se ha planteado compensación alguna de los montos que el Concesionario adeuda por este concepto.

b- APLICACIÓN DE MULTAS Y SANCIONES:

“Si bien el citado punto es competencia de la CNRT, es de nuestro conocimiento que la citada Comisión ha efectuado la revisión de los incumplimientos. En principio, y siendo procedentes las multas y sanciones aplicadas, se solicitará a la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación la culminación de los procesos pendientes a los fines de su efectiva aplicación”.

COMENTARIO DE UNIREN: se ha planteado la total aplicación de los montos que el Concesionario adeuda por este concepto:

c- OBSERVACIONES EN CUANTO A RATIOS DE LIQUIDEZ, DE MANEJO DE ENDEUDAMIENTO Y DE RENTABILIDAD

COMENTARIO DE UNIREN: es a Autoridad de Aplicación (Secretaría de Transporte) la encargada de verificar el cumplimiento de estos parámetros. Los mismos no han sido incluidos en el actual proceso de renegociación, por lo tanto no se plantea su modificación.

De todas maneras, se ha solicitado al Concesionario que emita su opinión al respecto; la cual se cumplimentó por Nota adjunta.

d- OBSERVACIONES EN CUANTO A DESCARRILAMIENTOS

“De los indicadores anuales presentados a la CNRT por el Concesionario, de los descarrilamientos denunciados corresponden en el año 2003 cinco a trenes circulando y 335 durante las operaciones en playas de maniobra”.



COMENTARIOS DE UNIREN: a fin de revertir esta situación es que en la Carta de Entendimiento se exige un plan de mantenimiento anual, tanto para la infraestructura como para el material rodante. Este plan ha sido readecuado en función de la Categorización de la Red y en base a la circulación de las cargas y a los recorridos de los servicios interurbanos de pasajeros

e- OBSERVACIONES DEL SR. DEFENSOR EN CUANTO A MANTENIMIENTO E INVERSIONES

COMENTARIOS DE UNIREN: Como se ha antedicho; la presente renegociación readecúa totalmente el Plan de Inversiones y la modalidad del mantenimiento y la conservación de los bienes concesionados. A mayor abundamiento, nos remitimos a lo indicado en los PUNTOS V: INVERSIONES, PUNTO VI: MANTENIMIENTO Y CONSERVACION, PUNTO VII: NORMAS DE MANTENIMIENTO, PUNTO XVI: CONTABILIDAD REGULATORIA, PUNTO XVII: SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD y PUNTO XX: ESTADO DE BIENES CONCESIONADOS Y PLAN DE MANTENIMIENTO Y PRESERVACION y sus respectivos Anexos.

Cabe destacar que el incumplimiento de las obligaciones en cuanto a INVERSION y MANTENIMIENTO Y CONSERVACION favulta al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

f- OBSERVACION: ACTUACION LOMA NEGRA COMO ACREEDOR PRIVILEGIADO

COMENTARIOS DE UNIREN: la Concesionaria presenta anualmente la información económico-financiera que solicita la CNRT. Según consta en Nota CNRT (I) N°376/02 de fecha 5 de Julio de 2002 la empresa FERROSUR ROCA S.A. presentó como Anexo I una Descripción del Impacto producido por la Emergencia Económica. Al respecto la mencionada Nota dice textualmente: “..y debido a que se tratan de juicios de valor no emitimos opinión alguna. Respecto al Detalle de Endeudamiento tampoco podemos realizar comentario alguno pues no contamos con información de gestión con el grado de detalle necesario.” Acompañamos el descargo de la empresa Ferrosur Roca de fecha 29/10/2004.

2-TESTIMONIO Presentado por el Cr. Jorge Capitanich; representante del Bloque de Legisladores del Partido Justicialista; integrante de la Comisión Bicameral, quien se encontraba acompañado por la Diputada Graciela Camaño, la Senadora María Laura Leguizamón y el Diputado Domingo Vitale

En relación a la exposición presentada por el Cr. Jorge CAPITANICH se efectuarán precisiones y ampliaciones sobre diversos aspectos de la renegociación en sí y de la Carta de Entendimiento rubricada.

a- INGERENCIA DEL CONCEDENTE EN LA OPERACIÓN EN LA RED FERROVIARIA:

A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN es la responsable de las modificaciones necesarias a 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.



b- INVERSIONES:

A fin de conservar la fuente de generación de ingresos deben existir las inversiones necesarias. Si no hay inversión, automáticamente el costo de mantenimiento se incrementa y el de operación también, por lo que las inversiones anuales en la Red se realizarán con los aportes que debe realizar el CONCESIONARIO como lo establece el Punto Quinto de la Carta de Entendimiento, apartado 5.1 y, en virtud de las políticas de Estado en materia ferroviaria, con fondos a aportar por el CONCEDENTE de acuerdo a los programas prioritarios que se establezcan para el sistema ferroviario, ya sea para sectores con circulación de trenes de carga, para los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros o para las redes primarias.

Se establece en el Punto Quinto de la Carta de Entendimiento, apartado 5.1 un primer Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios económicos que finalizan en el período 2004/2008.

En el mismo Punto Quinto de la Carta de Entendimiento se establece que el segundo Plan Quinquenal de inversiones correspondiente a los ejercicios que finalizan en el período 2009/2013 se presentará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN antes del 31 de mayo del año 2008.

En el Punto 5.1.1. de la Carta de Entendimiento se establece que antes del 31 de mayo de cada año el CONCESIONARIO deberá presentar ante la AUTORIDAD DE APLICACIÓN un Avance del Plan Anual de Inversiones detallado para infraestructura de vías, obras de arte, señalamiento, comunicaciones, material rodante, equipamiento, maquinarias, edificios y otros, para su ejecución en el próximo ejercicio económico.

El CONCESIONARIO informará anualmente a la AUTORIDAD DE APLICACION (al 31 de Enero de cada año) con carácter de declaración jurada, la realización del Plan de Inversiones del ejercicio económico finalizado en el año anterior.

El incumplimiento de esta obligación facultará al CONCEDENTE a la rescisión del Contrato por culpa del CONCESIONARIO.

c- RECLAMOS MUTUOS:

Compartiendo el criterio del Senador y considerando conveniente la resolución de los Reclamos Mutuos según lo establece el Punto Décimotavo, Anexo 12 apartado 18.3 (Desarrollo del Proceso) ; la UNIREN con el Concesionario y la CNRT dependiente de la Secretaría de Transporte, establecieron el saldo resultante y la modalidad de su cancelación

3- TESTIMONIO Presentado por el Arq. Sergio Do Rego en representación de Ferrosur- Roca S.A.

Resumen de la presentación:

..."Vengo a darles sucintamente un panorama de la evolución del negocio de Ferrosur Roca S.A"....

"Nuestra red, que abarca desde Zapala hasta Cañuelas, con una red de 3.376 Km de trocha ancha de 1.676 mm. , La principal zona de influencia sur y sudeste de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén, accede al Puerto de Buenos Aires, Dock Sud, Bahía Blanca, Quequén y La Plata, y tenemos conexión directa con los ferrocarriles de cargas, América Latina..."



...”Como pueden ver, a pesar de las fluctuaciones que tuvo el PBI, la evolución del transporte de carga fue creciente, salvo los episodios económicos que sufrió la economía del país en el 2000, que generaron una caída importante en la evolución del negocio...”

...”Comparativo de los últimos 10 años de la gestión estatal. El récord que tenía en 1983. , un año de gran actividad, se manifestaba en 17.700.000 Tn...

.... Cuando recibimos las concepciones estábamos en el orden de los 7 millones de Ton... y se batió el récord en el año 2003, con 19.690.000 Ton. , Lo que representa un poco más del 8 ó 9% del total de cargas que se transporta en el país, cuando en países desarrollados este nivel puede superar el 20%...”

“Las consideraciones del Arq. Sergio Do Rego, están expresados en la definición de los distintos puntos de la Carta de Entendimiento, en el proceso que se desarrollará hasta la firma del Acuerdo Definitivo con el Concesionario.”

4- TESTIMONIO presentado por la Sra. Diputada María América GONZÁLEZ

COMENTARIOS DE UNIREN en relación a la exposición presentada por la Sra. María América GONZÁLEZ: al ratificar la Sra. Diputada desde el principio al fin el informe del Defensor del Pueblo, todas las aclaraciones expuestas a los conceptos vertidos por el Dr. Miguel Angel Bici son válidas para las consideraciones de la Señora María A.Gonzalez y ya se le ha dado el curso pertinente a cada uno de los puntos expuestos.

5- TESTIMONIO presentado por el Sr. Nestor Berdicheusky en representación de la Provincia de Neuquen:

...”el Gobierno Provincial está desarrollando proyectos de vinculación transandina para difundir la red ferroviaria Argentina- Chilena y tener acceso a los puertos del Pacífico.....para poder colocar sus productos exportables.”.

...”Nosotros estamos de acuerdo con la renegociación del contrato.”

COMENTARIO DE UNIRES: La UNIREN ha tenido en cuenta las consideraciones del Señor Nestor Berdicheusky en el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

6- TESTIMONIO Presentado por Sr. Pablo Palazzolo en representación de la Municipalidad de Olavarria:

...”debo manifestar en nombre del gobierno local...., la empresa Ferrosur Roca es....un generador de puestos de empleos directos y de trabajo indirecto para la ciudad de Olavarria....una importante vía para la salida y la proyección de la economía Olavarrienes fuera de los límites de su geografía natural. Yun operador serio y responsable del servicio a su cargo, este gobierno municipal expresa su interés de que se apruebe la carta de entendimiento, entre el Estado Nacional y la empresa Ferrosur Roca S.A., para poder continuar afianzando el crecimiento de nuestra región a partir del desarrollo de este imprescindible sistema de transporte”.

“Nada más. “



La UNIREN ha tenido en cuenta las consideraciones del Señor Nestor Berdicheusky en el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

7- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Molina, Daniel Anselmo en representación de la Municipalidad de Necochea

En relación a la exposición presentada por el Sr. Molina, Daniel Anselmo.- como representante de la Municipalidad de Necochea, se aclara que:

COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones vertidas sobre la necesidad de la reconstrucción del ramal Constitución-Tandil-Necochea, que permitiría relacionar las ciudades del interior de la Provincia con Necochea y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

8- TESTIMONIO presentado por Sr. Alberto Daniel ESNAOLA en representación del Consejo Deliberante de Necochea

COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones referidas a la infraestructura de vías, la categorización de ramales y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

9- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Mario R. ALIAS en representación del Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén.

A fin de aportar mayor claridad al tema; se incorpora a continuación el escrito aportado por la empresa Concesionaria Ferrosur RocaS.A.:

“Observaciones a la Carta de Entendimiento de parte de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas de Necochea y Quequén y de la Intendencia de la Ciudad de Necochea.

Solicitan mejoras de los ramales de vinculación ferroviaria.-

A la solicitud de mejoras de los ramales de vinculación ferroviaria con el Puerto de Quequén la Concesionaria hace saber que la actividad cerealera ferroviaria del Puerto de Quequén no depende del concesionario de cargas sino de los cargadores, acopiadores y exportadores que dirigen sus cargas al puerto de Bahía Blanca, dado que según propias manifestaciones, comparativamente, el Puerto de Quequén registra importantes limitaciones.

Los ramales ferroviarios de acceso están practicables para satisfacer la demanda actual de cargas y son pasibles de mejoras en tanto y en cuanto las mejoras a realizar en el puerto generen mayor actividad.

Los requerimientos que se formulan están dirigidos a mejoras a introducir a la infraestructura para eficientizar las condiciones de circulación de trenes de pasajeros que son atendidos por servicios dependientes de la Provincia de Buenos Aires, que corren por nuestra infraestructura sin pagar los obligatorios peajes.

Ferrosur Roca ante las necesidades expresadas por los usuarios de dichos servicios firmó un convenio con la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, el 31 de octubre del año 2000, para la recuperación de los distintos ramales de acceso a Necochea y Quequén, comprometiéndose a aportar materiales y equipos, en tanto que la provincia se limitaba al aporte de la mano de obra correspondiente, dentro de un plan de trabajo que permitiera aportar seguridad y velocidad de circulación a los trenes de pasajeros.

Lamentablemente la provincia incumplió dicho convenio al poco tiempo de iniciar los trabajos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

A pedido del intendente de Necochea, se reiteraron los términos del mismo en febrero del corriente año y aún no se ha logrado firmarlo, aunque se continúa con la expectativa al respecto.

Entendiendo haber evacuado la observación y solicitud interpuesta los saludamos muy atentamente.”

Los comentarios vertidos referidos a la infraestructura de vías, la categorización de ramales y demás asuntos de relevancia se han puesto en conocimiento de la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

10- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Carlos Gustavo Arce en representación de la Empresa Cerro Negro

...”Cerro Negro quiere en este acto destacar la excelente atención al cliente y la eficiencia lograda por Ferrosur, y apoyar en esta Audiencia la carta de entendimiento que la mencionada firma ha acordado con la unidad de renegociación y análisis de contrato de servicios públicos.”

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

11- TESTIMONIO presentado por el Sr. Gustavo NUNEZ en representación de la Empresa Cerro del Aguila

Observaciones / propuestas: apoya la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

12- TESTIMONIO Presentado por : Sr. Juan GUNDEL

Representante de la Diputada Provincial Alicia TABERES de GONZALEZ HUESO

Observaciones / propuestas: apoya los términos de la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

13- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Samuel Martin Muller en representación de la Cámara de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios

Observaciones / propuestas: Propone la reactivación ferroviaria del Puerto de Quequen

COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones vertidas serán puestos en conocimiento de las pertinentes Autoridades de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

14- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Daniel BONACCI en representación de la Empresa Ferrocargas del Sur S.R.L

Observaciones / propuestas: no tiene observaciones sobre la Carta de Entendimiento



La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

15- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Norberto Juan Rosendo en representación de la Comisión Nacional "Salvemos al Tren":

Se efectúan una serie de consideraciones de tipo políticas que resultan ajenas a la renegociación encarada por la UNIREN y de las cuales, consecuentemente, no se emitirá opinión.

a- " El actual modelo de las Concesiones nos ha llevado, prácticamente, al fin de nuestro sistema ferroviario como sistema integrado El modelo no ha afectado solamente al sistema de líneas de pasajeros ... tampoco ha permitido el desarrollo del sistema de cargas... "

COMENTARIO DE UNIREN: La actual renegociación contempla lo observado; fundamentado en los siguientes puntos:

PUNTO SEGUNDO: OPERACIÓN EN LA RED FERROVIARIA CONCESIONADA

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

El CONCEDENTE podrá modificar dichas reglamentaciones tendiendo a garantizar una adecuada circulación de trenes en toda la Red Troncal Nacional, para lo cual la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará las modificaciones necesarias de las reglamentaciones vigentes, previa consulta con el CONCESIONARIO. Para todas las tareas de actualización y modernización tecnológica aplicable al sistema ferroviario se prestará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.

PUNTO NOVENO: TERCEROS OPERADORES DE SERVICIOS DE CARGA

9.1. Transporte de cargas con origen en la red CONCESIONADA

La AUTORIDAD DE APLICACION podrá habilitar a un tercero operador de carga para transportar productos con origen en la red CONCESIONADA, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del CONCESIONARIO.

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

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

2. Si la respuesta del CONCESIONARIO fuere negativa, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercero operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la AUTORIDAD de APLICACIÓN.

Para que proceda la habilitación del tercero operador, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN requerirá a los interesados:



- (i) Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la AUTORIDAD DE APLICACION. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el CONCESIONARIO.
- (ii) Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.
- (iii) Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

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

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

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por el ORGANISMO DE CONTROL de la CONCESION.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN, en un plazo de noventa (90) días de la entrada en vigencia del acuerdo de negociación contractual, definirá la reglamentación de esta operatoria, debiendo previamente informar al CONCESIONARIO, quien podrá opinar sobre el proyecto de reglamentación en forma previa a su aprobación.

9.2. Transporte de cargas con origen fuera de la red CONCESIONADA

Los terceros operadores habilitados por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, cuando circulen por las redes concesionadas con productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen por el PUNTO DECIMOPRIMERO punto segundo (11.2.) del presente ENTENDIMIENTO.

PUNTO DECIMO: SERVICIOS INTERURBANOS DE PASAJEROS

En la red primaria de cargas bajo concesión podrán actuar operadores Interurbanos Ferroviarios de Transporte de Pasajeros, conforme a la decisión del GOBIERNO NACIONAL adoptada en esta materia. A estos efectos, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN elaborará un Plan Integral de Rehabilitación de Servicios Ferroviarios de Pasajeros, en el que detallará los objetivos a alcanzar en materia de servicios así como las inversiones previstas.

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

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



El operador deberá asimismo cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del CONCESIONARIO respetando las pautas del Anexo 8.5. del CONTRATO DE CONCESION y de los bienes del ESTADO NACIONAL a cargo del operador, e incluyendo también el material rodante y talleres mínimos con los que deberá contar para una eficiente prestación del servicio. La actividad de estos operadores ferroviarios podrá iniciarse luego de la notificación referida a la habilitación conferida por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o el organismo en el cual la misma delegue tal atribución.

Estos operadores de servicios interurbanos de pasajeros pagarán un peaje de acuerdo en el PUNTO DECIMO PRIMERO, punto tercero (11.3).

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por el ORGANISMO DE CONTROL de la CONCESION.

El CONCESIONARIO informará a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produjeran en la prestación de los servicios.

A su vez; se define como PEAJE al pago que realizarán los CONCESIONARIOS o terceros operadores del servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes de otro CONCESIONARIO.

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

1. Transporte de cargas entre CONCESIONARIOS utilizando las redes concesionadas: los valores serán acordados y percibidos como ingreso de los CONCESIONARIOS.
 2. Transporte de cargas por terceros operadores en las redes de los CONCESIONARIOS de carga. Los valores serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN a propuesta de los CONCESIONARIOS y percibidos como ingreso de los CONCESIONARIOS.
 3. Transporte de pasajeros por terceros operadores o CONCESIONARIOS que utilicen una red distinta a su concesión. Los valores de peaje serán definidos por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y se incorporarán al Fondo Ferroviario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano conforme a la normativa y modalidad que establezca la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.
- b- “degradamiento generalizado de la infraestructura de vías ..”

COMENTARIO DE UNIREN: Esta observación ha sido respondida con nuestro comentario respecto a la intervención del Sr. Defensor del Pueblo.

- c- ... imposibilidad de captar otros tramos competitivos, hoy en la carretera, como por ejemplo el grano con destino al Puerto Quequén .. “



COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones vertidas serán puestos en conocimiento de las pertinentes Autoridades de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

d- .. el Estado se hará cargo” del mantenimiento de vías, liberando a Ferrosur de esta pesada responsabilidad. La eliminación de zonas de carga exclusiva libera a Ferrosur de la obligación de atender cargas.... Es muy improbable que aparezcan operadores de otra zona ... “

COMENTARIO DE UNIREN: Conforme lo antedicho en los puntos a- y b- a los cuales nos remitimos en merito a la brevedad.

e- “ Analizar el estado del inventario actual y compararlo con los inventarios de entrega de activos .. “

COMENTARIO DE UNIREN: Tal situación ha sido considerada en el punto: ESTADO DE BIENES CONCESIONADOS Y PLAN DE MANTENIMIENTO Y PRESERVACIÓN

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

La documentación deberá presentarse en sistema a definir por el ONABE.

16- TESTIMONIO presentado por el Sr. Carlos Alberto UGALDE en representación de la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa.

Observaciones / propuestas: Se solicita la reactivación de la red ferroviaria de influencia del área; puntualizando la relevancia de la asociación transporte por vía férrea / puetos de embarque

COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones referidas a la infraestructura de vías, la categorización de ramales y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

17- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Jorge SCOCCIA representante del Consorcio de Gestión de Puerto de Bahía Blanca.

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



COMENTARIOS DE UNIREN: Las expresiones referidas a la infraestructura de vías, la categorización de ramales y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la Secretaría de Transporte, como Autoridad de Aplicación, a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

18- TESTIMONIO presentado por el Sr. Fabio Rubén VERDINELLI representante de la firma Adolfo Guerrico S.A

Observaciones / propuesta: No presenta objeciones a la Carta de Entendimiento.

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

19- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Félix BUSTAMANTE en su carácter de particular interesado

Observaciones / propuestas: esta conforme con la Carta de Entendimiento propuesta

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

20- TESTIMONIO presentado por el Sr. Norberto Eduardo EMBON representante de Alsina Vial S.A

Observaciones / propuestas: apoya la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

21- TESTIMONIO presentado por el Sr. Miguel RIPOLL en su carácter de particular interesado

Observaciones / propuestas: Apoya la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

22- TESTIMONIO presentado por el Sr. Julio ARRIAGA en su carácter de particular interesado

Observaciones / propuestas: apoya la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

23- TESTIMONIO presentado por el Sr. Juan CAPUTO como particular interesado

Resumen de la presentación:

Expresa el Sr. Caputo: "...En el punto décimo séptimo de la carta de entendimiento, el Estado obliga a FERROSUR a instrumentar un sistema de gestión de la calidad. Basado en la norma Iso 9001 - 2000, el que deberá ser acreditado ante un organismo de certificación reconocido. ...siento que esta es una exigencia acertada e inteligente....que es grato comprobar que desde



el Estado, se planten este tipo de obligaciones. Son las que conducen a tener empresas de alto desempeño bien controladas, por lo interno y por lo externo.

...refiriéndome a este punto...digo que el sistema de gestión de la calidad, hoy día, hace que toda organización o empresa que quiera tener sustentabilidad en su accionar, debe ser gestionada a través de un sistema integral de la calidad.”

.....”todo lo expuesto me permite alcanzar la certeza necesaria, para comprobar que Ferrosur cuenta con un plantel humano capacitado, profesional e integrado con una gestión de calidad, que le permite garantizar una operación ferroviaria eficaz, confiable, segura, y que cumple con las normativas y compromisos contractuales. Muchas gracias.”

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

24- TESTIMONIO presentado por el Sr. Jorge Mendonça como particular interesado

Manifiesta el Sr. Mendonça: “...mi aporte es: no estoy de acuerdo con que se incluyan que opina el pueblo, junto con lo que opina el poder Ejecutivo, y opinan los empleados propios de la empresa interesada...”

“Creo que ni el dinero para las vías es un subsidio, ni los fondos para las rutas son inversiones. Debemos comenzar a llamarlos reintegros territoriales. No es el Estado que regala algo, sino que da, lo que hemos dado...”

Después del Plan Larkin nos han enseñado a entender mal cual es la función del impuesto y cual es la función del dinero que pone el Estado. No es aceptable que estemos desaprovechando una Audiencia Pública como esta, para tratar un entendimiento parcial, ya que es inexplicable que estamos dejando, para quién sabe cuando, los temas indicados en punto 18/4. Ya ha sido expresada esta preocupación. Los reclamos pendientes a resolver son de larga data e indispensables para poder ceer en una prolongada vida del acuerdo que muchos queremos aprobar lo antes posible”

Manifiesta que resulta inadmisibile la falta de definición respecto a los peajes de la provincia de Buenos Aires y exige que los valores de los peajes deben ser internalizados como gastos en las cuentas de los concesionarios de modo que afecten el costo operativo real; tanto de los trenes propios como de los terceros. Exige, también, que la contabilidad debe expresar los componenetes macroeconomicos y las externalidades propias de la operación ferroviaria así como la valoración del impacto medioambiental. Solicita se defina la cuestión de la estación de carga Sola y atento que la totalidad de la producción del territorio de la concesión depende que exista un lugar cercano; exige que Retiro, Sola, Puerto Nuevo, Hudson, La Plata etc, deben tener espacios acordes y ordenados para la partición y consolidación de cargas de Ferrosur Roca S.A..

Continua el exponente: “ Aca hay dos renglones que capto hasta hoy; el 100 % de los clientes de Ferrosur y la desgraciada falta de oportunidad de comprobar ese 100 % de todos los que no pueden ser cargadores de Ferrosur, por la política comercial de ésta “ Exige , entonces, que se garantice el transporte sin bloqueos territoriales ni impedimentos de política comercial.

: se debe garantizar la planificación en el corto plazo de una red de acceso a Bahía Blanca.

Propone, a su vez, inversiones en infraestructura de trazas específicas que debiera efectuar el Estado en los próximos dos años y otras opiniones ferrouurbanísticas.

Continua el expositor:”...En las Audiencias Públicas siempre nos encontramos con los grandes títulos indefinidos, y los pequeños detalles insignificantes...”

...Miramos a la Micro, Microeconomía...

...Macroeconomía tenemos que ver y planificación, creo que ya varios lo dijeron. Estamos mirando lo chiquito. Por eso nos estamos peleando...



...y no estamos mirando el problema a lo grande, toda la región. Hay que reclamarle a Balcarce 50 quizás, 300 millones de dolares por año, que ustedes de acá, están poniendo. Gracias.”

COMENTARIO DE UNIREN:

Diversas de las observaciones efectuadas por el Sr. Mendonça han sido consideradas en la Carta de entendimiento rubricada; a saber: lo establecido en cuanto a la contabilidad regulatoria y el tratamiento dado a la figura del Tercer Operador a fin de cubrir el transporte ante la demanda insatisfecha por parte del Concesionarios. Por otra parte, los comentarios referidos a infraestructura de vías, categorización de ramales; material tractivo y remolcado; áreas operativas adyacentes y demás asuntos de relevancia se han puesto en conocimiento de la Autoridad de Aplicación a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

25- TESTIMONIO Presentado por el Sr. Hugo FERRARA en representación de la Unión Ferroviaria

Resumen de la presentación: “Manifiesta que va hablar en nombre de los trabajadores que componen la plantilla de FERROSUR. “...siempre hemos trabajado bajo una convención colectiva de trabajo, que ha sido respetada por parte de la empresa...No decimos que hay una relación por parte excelente, decimos que hay una buena relación. Creo que en el contexto general del país no hay relaciones excelentes.... esperamos que esta renegociación de contrato, más allá de que se pueda dar o no, ...esperamos que podamos seguir trabajando de la manera que estamos trabajando hasta ahora, y que el resto de los compañeros siga creyendo en este concesionario de cargas. ...no vamos a objetar con respecto a la concesión del contrato, porque en su momento no participamos, de la elaboración de este contrato de concesión. Fue un tema entre el Gobierno Nacional y el nuevo concesionario de cargas. Tampoco vamos a objetar lo que tiene que ver con la renegociación del contrato. Sí decimos que no queremos ser olvidados por nadie... Gracias”.

Observaciones/propuestas: No presenta observaciones a la Carta de Entendimiento

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

26- TESTIMONIO presentado por el Sr. Humberto Carlos SABATINI en su carácter de particular interesado

Resumen de la presentación:...”No voy a referirme exclusivamente a la cuestión de la renegociación de Ferrosur Roca cargas, por que me parece que no esta fuera...de los incumplimientos contractuales que tienen el resto de las empresas de carga, y las empresas de pasajeros urbanos, en la ciudad de Buenos Aires. Voy a intentar contextualizar la situación ferroviaria. Porque me parece que es imposible que entendamos cual fue el puntapié inicial de la cuestión ferroviaria...(habla del nacimiento de los ferrocarriles, del nacimiento de los primeros pueblos, de las primeras redes, de la nacionalización, del proceso Larkin, los primeros pueblos fantasmas, el desguace del Estado)

La discusión ferroviaria, no es una discusión coyuntural de una empresa de carga. No es la discusión coyuntural de la puesta en marcha de un tren... tiene que ver, con la integración territorial,...con la integración social...con la integración económica. Y ...con la posibilidad, de recuperar esas economías regionales...

...Primero se crearon los contratos, a medida de las empresas, y luego los organismos de control...



...quiero reivindicar a muchos...compañeros trabajadores que hoy quedaron afuera del sistema productivo, y que no se apartaron del sistema.... los echaron...

.... quiero responder a algo que dijo el Senador Capitanich... Este proceso, no va a ser el proceso de las renegociaciones, porque el pueblo Argentino, no va a permitir, que sea el proceso de las renegociaciones. Este proceso estamos dispuesto a acompañar al Presidente de la Nación, para que sea el proceso de las revisiones, no de las renegociaciones. Porque en cada proceso de renegociación, en un Estado cómplice con las concesionarias, agregaron arengas y así se fueron perdiendo de vista los cánones que hoy también reflejó la Defensoría del Pueblo, y que también quiero reivindicar a aquellos compañeros de las CNRT que tantos esfuerzos hacen por controlar....

Me parece importante y cada una de las ponencias que hicieron sobre los incumplimientos de cánones. ...no podemos hablar de cuestiones coyunturales, del parque ferroviario. Me parece importante, marcar entonces, integrar el país.

....tenemos que apuntar, a lo que el presidente Kirchner se comprometió en la campaña electoral. La voluntad política puesta de manifiesto en este gobierno, es ir camino a la creación de la empresa nacional ferroviaria....

...nos parece que para analizar la cuestión elemental, hay que plantear el nacimiento de la empresa ferroviaria. Hay que plantear que el Estado Argentino evalúe, donde está la infraestructura, los vagones y los vagones que se han ido.... en muchos casos se desguazaron líneas de ferrocarriles, vagones. Estas también son cosas que no las digo yo, las dice AGN."

...la propuesta concreta es pedir... la generación de la Empresa Nacional Ferroviaria, para redoblar los esfuerzos, cambiar las reglas del juego y tener un Estado totalmente activo que controle, revise y ponga las cosas en su lugar

Muchas Gracias."

Observaciones/propuestas: Las manifestaciones vertidas no se refirieron a la Carta de Entendimiento. Propone la creación de una Empresa Nacional Ferroviaria.

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

27- TESTIMONIO Presentado por.: Graciela Misa

Representante de ADEERA; Asoc. Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina.

En cuanto a la exposición presentada por la Sra. Graciela Misa como representante de ADEERA Asociación Distribuidores de Energía Eléctrica de la República Argentina refiere sus observaciones a Cruces y Convenios Precarios.

Los conceptos vertidos se han tomado en consideración por esta UNIDAD en lo referente a los asuntos de la Carta de Entendimiento que pudiesen suscitarse hasta la rúbrica del Acuerdo Definitivo. Por otra parte, serán puestos en conocimiento de la Autoridad de Aplicación a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

Actualmente están regidos por Resoluciones y Notas de la de la Autoridad de Aplicación. Frente a un caso particular y a los efectos de su resolución se abrió el Expediente ACTU-S01-0006541/2004

Se adjunta a este informe el escrito aportado por la empresa Concesionaria Ferrosur Roca S.A.



28- TESTIMONIO presentado por el Sr. Adolfo Rocha representante de APEEBA (Asociación de Prestadores de Servicios Eléctricos de la Provincia de Bs. As.)

La exposición presentada por el Sr. Adolfo Rocha como representante de APEEBA Asociación de Prestadores de Servicios Eléctricos de la Provincia de Buenos Aires refiere sus observaciones a Cruces y Convenios Precarios.

Se aclara al respecto que la Carta de Entendimiento en el Punto Decimocuarto precisa que los contratos que el Concesionario suscriba por cruces de cables aéreos ó subterráneos, conductos aéreos ó subterráneos de servicios (eléctricos, comunicaciones, líquidos, y gases), de Obras Hidráulicas (para la evacuación de aguas pluviales o desagües industriales), pasos de cursos naturales o artificiales de agua), cruces ferroviarios y/o peatonales (a nivel o distinto nivel) deberán ser previamente sometidos a la aprobación técnica de la Autoridad de Aplicación. La normativa que se debería aplicar para la solución de los cruces existentes y para los cruces a realizarse en el futuro, son de incumbencia de la Autoridad de Aplicación.

Los comentarios efectuados se han tomado en consideración por esta UNIDAD en lo referente a los asuntos de la Carta de Entendimiento que pudiesen suscitarse hasta la rúbrica del Acuerdo definitivo y puestos en conocimiento de la Autoridad de Aplicación.

29- TESTIMONIO presentado por el Sr. Guillermo Montesanti representante de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios...

Resumen de la presentación:

“Vengo en representación de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios...

....plantear el enfoque sectorial de una rama de actividad íntimamente vinculada con la que en este momento está bajo examen”....

Los comentarios efectuados se han tomado en consideración por esta UNIDAD en lo referente a los asuntos de la Carta de Entendimiento que pudiesen suscitarse hasta la rúbrica del acuerdo definitivo. Por otra parte, los comentarios referidos a infraestructura de vías, categorización de ramales; material tractivo y remolcado; áreas operativas adyacentes y demás asuntos de relevancia serán puestos en conocimiento de la Autoridad de Aplicación a fin de su consideración al momento de definir políticas del sector.

30- TESTIMONIO presentado por el Sr. Alberto Javier Del Rio representante de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros.

Resumen de la presentación:

...”No es voluntad, ni motiva esta entidad gremial, menospreciar los sistemas de transporte ferroviarios de carga, sino que ferviente impulsora de los sistemas de vinculación multimodal, de los distintos tipos de transportes, en el entendimiento que la modernización y adaptación de nuestro sistema de transporte a las actuales circunstancias y necesidades de los obradores de carga, lograrán el crecimiento sostenido y sustentable del sector económico bajo el cual nos desenvolvemos, como trabajadores y del que depende la subsistencia de ciento de miles familias trabajadoras. No tenemos temor a la vinculación con el módulo ferroviario, que como dijimos es necesario para el crecimiento de nuestro sector, ni aún a la sana competencia con el mismo con transparencia y reglas claras...”



COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

31- TESTIMONIO presentado por el Sr. Antonio LUNA como Secretario de Política Ferroviaria del Sindicato de la Fraternidad

Resumen de la presentación:

“ ...Nosotros no venimos a defender, en este caso a la empresa Ferrosur, sino que sí estamos con la firme convicción de defender el modo ferroviario...
.....nosotros creemos que el ferrocarril, tiene que seguir existiendo,...tiene que dejar de achicarse para empezar a ser.....lo que en alguna oportunidad fue.
Nada más.”

Observaciones/propuestas: Apoya los términos de la Carta de Entendimiento.

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

32- TESTIMONIO presentado por el Sr. José Domingo Fardighini representante de la Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas Regional Sureña.

En cuanto a la presentación efectuada por el representante de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) dijo textualmente: “Nuestra entidad madre FADEAC, viene a formular sus observaciones, que les parece, relativas a la propuesta de Entendimiento alcanzados entre la UNIREN y la empresa FERROSUR ROCA S.A. Leeré algunos puntos y si alguien necesita el trabajo completo, se lo alcanzaremos.”

Se efectuarán precisiones y ampliaciones sobre diversos aspectos de la renegociación en sí y de la Carta de Entendimiento rubricada, tratadas ambas por el Sr. Fardighini.

Las observaciones a la carta de entendimiento de parte del Representante de FADEEAC son:

IMPROCEDENCIA DE LA PRESENTACION, FUNDAMENTOS Y CUESTIONES QUE NO ESTAN EN DEBATE.

OBSERVA QUE FR TIENE SUBSIDIOS DE PARTE DEL ESTADO NACIONAL

OBSERVA LA COMPETENCIA DE LA UNIREN

OBSERVA QUE SE LIMITE O DESPLACE A LA CNRT

OBSERVA LA CATEGARIZACION DE LA RED

OBSERVA EL MONTO DE LAS INVERSIONES

DENUNCIA EL SUBSIDIO CRUZADO DEL DECRETO 686.

DENUNCIA QUE EL FONDO FIDUCIARIO SOLO PUEDE SER CREADO POR LEY

OBSERVA PORQUE EL CANON VA A INVERSIONES.

SE OPONE AL TERCERO OPERADOR YA QUE EL CONCESIONARIO DEBE PRESTAR LA TOTALIDAD DE LOS SERVICIOS.

OBSERVA QUE NO SE CONSULTE A LAS PROVINCIAS

PROPONE EL INVENTARIO DEBE REALIZARSE ANTES DE LA FINALIZACIÓN DE LA RENEGOCIACION.

NO CONSIDERA CORRECTO EL INICIO DE LA VIGENCIA DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO AL 1° DE ENERO DE 2004.

FERROSUR ROCA S.A. CONTESTA LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS POR FADEEAC MEDIANTE ESCRITO QUE SE ENCUENTRA AGREGADO AL EXPEDIENTE CUDAP: PROY-S01:0007124/2004 ORGANISMO :MECON A FOJAS N°1238



LAS MISMAS SON:

IMPROCEDENCIA DE LA PRESENTACION, FUNDAMENTOS Y CUESTIONES QUE NO ESTAN EN DEBATE.

La Audiencia Pública es un encuentro formal entre la población y los gobernantes para tratar un tema en particular, sea un proyecto de ley, una autorización municipal, u otra decisión que deban tomar las autoridades. Estos encuentros se desarrollan en el transcurso del proceso de toma de decisión; en general encontramos audiencias públicas tanto a nivel del poder legislativo como del ejecutivo.

La finalidad de la audiencia es promover y facilitar la comunicación entre los gobernantes y la comunidad, a efectos de que las informaciones, opiniones u objeciones expresadas por los participantes en la audiencia sean tenidas en cuenta por los funcionarios al momento de tomar la decisión, y contribuyan a mejorar la calidad de la misma.

Desde el punto de vista legal, la audiencia pública no tiene efecto vinculante: los comentarios y observaciones que expresen los participantes en la audiencia no obligan a las autoridades a actuar de esa forma. En algunos casos, sin embargo, los funcionarios sí están obligados a justificar su decisión y a explicar por qué decidieron apartarse de lo manifestado en la audiencia.

En consecuencia tenemos que como mínimo la Audiencia Pública debe exigir a los participantes, aún cuando fueran grupos de presión ó tener intereses particulares en la misma un mínimo de veracidad y razonabilidad en sus observaciones y propuestas.

No es la concesión ferroviaria en estudio un servicio público porque no reúne las características del mismo.

En consecuencia y como previo debemos interponer la siguiente reserva respecto de la presentación de la FADEEAC. Atento que Ferrosur Roca SA es una empresa privada, que se desarrolla en un medio concurrencial, ya que el medio ferroviario de cargas no resulta de ninguna manera un servicio exclusivo ni monopólico, con el agregado que el camión (a quienes como en la presentación bien expresó el representante) deviene en el principal gran competidor del Servicio Ferroviario de Cargas, la presentación por ante la Audiencia Pública solo representa a los propios intereses sectoriales de la federación en cuestión de lo que se extrae que algunos de los tópicos en contestación no resultan claros ni representan una crítica razonada de la Carta de Entendimiento que ha firmado la UNIREN con la Empresa. Por ejemplo cuando expresa que "... al establecerse los compromisos de inversión del Estado Nacional en la red vial nacional ... se consulte previamente a los sectores transportistas por carretera ..." ya que dicha observación nada tiene que ver con la crítica a la Carta de Intención.

Aclarado esto procedemos a contestar las observaciones practicadas:

OBSERVA QUE FR TIENE SUBSIDIOS DE PARTE DEL ESTADO NACIONAL

Esto no resulta cierto. Las concesiones de carga por ferrocarril no tienen subsidios, ni expresos ni ocultos, por lo que manifestar eso, mas que un hecho denota una palpable irrealidad.

Lo que el exponente califica de subsidios ocultos no reviste el menor análisis y se refiere al Canon que dice que al no se pagado, al igual que las multas, devienen en subsidios que realiza el Estado Nacional

No es así, porque la compensación es una forma de extinción de las obligaciones, y atento que FR ha compensado su obligación de pago que tiene a favor del Estado con su crédito que mantiene con la Provincia de Buenos Aires, (UEPFP), a mas que como se explica en la contestación a las observaciones formalizadas por el Defensor del Pueblo, a las que brevitatis causae nos remitimos, nada debe al Estado Nacional por tal concepto.

Las multas son sanciones que ha interpuesto la CNRT, que están siendo discutidas, atento no estar probadas, que tampoco están firmes, que la empresa está ejerciendo el derecho de defensa contra las mismas, por lo que no pueden ni con mucho y nada mas lejos de la verdad que considerarlo un subsidio encubierto.(*)



(*) Opinión Técnica de la UNIREN: Es la CNRT y la Autoridad de Aplicación quienes definirán el monto de las Multas y Sanciones a Incorporar a los “Reclamos Mutuos”

OBSERVA LA COMPETENCIA DE LA UNIREN

OBSERVA QUE SE LIMITE A LA CNRT

La competencia de la UNIREN y la observación infundada de limitación de la CNRT deben ser contestadas dentro del mismo acápite dado que resultan las dos caras de la misma argumentación. La competencia de la UNIREN viene dada por la legislación vigente que dimana desde la ley de emergencia (25.565) hasta el decreto 311/2002 que hasta el presente nadie, ni siquiera el deponente en su alocución, lo califica de inconstitucional. Esto en realidad si bien pareciera que significa una limitación o desplazamiento de la CNRT, resulta un argumento falaz ya que se quiere de esta forma desacreditar a la UNIREN cuando tienen jurisdicciones, orígenes y fundamentos de intervención en el problema perfectamente diferenciados y totalmente distintos.

La UNIREN tiene su origen en la competencia dada por el Estado en la renegociación contractual, tema perfectamente acotado a un problema concreto, no funcional ni de planta permanente, sino fundamentado en una especialidad con miras a un fin específico.

La CNRT por otra parte, de ninguna forma resulta desplazada, sino que sigue con sus actividades específicas permanentes y mas aún, lo que habla de la asepsia de su función, sin la contaminación de entrometerse en los problemas contractuales del concesionario, sino que continúa en forma normal con su tarea de control.

Por otra parte determinar que la CNRT resulta desplazada porque la UNIREN a cargo de los ministerios respectivos tenga la jurisdicción administrativa de las renegociaciones de los contratos, resulta mezclar cuestiones de distinta índole que carecen de asidero jurídico alguno. Calificar por otra parte que la UNIREN es juez y parte en este proceso, significa desconocer que la Carta de Entendimiento será vista y juzgada tanto por el Congreso Nacional, como finalmente por los Ministerios de Planificación y de Economía, lo que en consecuencia tampoco tiene solidez argumental.

OBSERVA LA CATEGARIZACION DE LA RED

La categorización de la red es inevitable y resulta imperiosa. Sin desmedro que parezca una mascarada que una cámara camionera presente este argumento cuando las rutas por donde circulan los camiones son mantenidas por el Estado y en donde se circula por peaje el automovil particular subsidia al camión, los ferrocarriles en particular los de carga y fundamentalmente en un país como el nuestro, se hallan distribuidos a lo largo de una extensa geografía que trae como consecuencia, una baja densidad de trenes (en algunos sectores menos de un tren por día y aún por semana), atravesar provincias con muchos municipios con necesidades, objetivos y políticas diferentes, afectados por ocupaciones ilegales, depredaciones, roturas y robos que los afectan, consecuencias de hechos naturales amplificadas o atenuados por políticas o acciones de carácter local, asentamientos poblacionales, pasos clandestinos, aguas servidas o residuos en general que afectan la circulación, tránsito peatonal ó animales, grandes inmuebles que despiertan fuertes apetencias en las comunidades locales, todo lo cual traen problemas que van mas allá de soluciones judiciales, teniendo fuertes componentes políticos, en fin por todo esto las redes deben estar forzosamente categorizadas.

Esto al igual que las redes carreteras que en el orden del 50 % de su extensión tiene tráfico insuficiente y en el otro 50 % el estado colabora con subsidios para mantener bajos los costos de peaje, cuando sin embargo, ambas son atendidas y reconocidas como necesidad. En el caso ferroviario una parte importante de la red también es de tráfico insuficiente. En estos casos las soluciones siempre pasan por la desactivación (no desafectación), la clausura ó una explotación mínima y a la demanda que si bien no garantiza su permanencia en el tiempo, significa un stand by para cuando las circunstancias aconsejen su reactivación.

OBSERVA EL MONTO EXIGUO DE LAS INVERSIONES



Esta observación no reviste, tal como se encuentra expresada el más mínimo análisis. Relata que el mínimo es de una suma fija, pero olvida que esta no se constituye en la principal inversión, y esta suma mínima no releva al porcentaje de inversión que surge de la carta de entendimiento. Aquella suma mínima, como su nombre lo indica es nada mas que para casos de excepción y no sustituye a la verdadera inversión que debe realizar el concesionario, que es un porcentaje de su facturación.

Por otra parte, el objeto de la concesión (para el concesionario) es su negocio ó fundamento comercial en transportar y traficar teniendo como objetivo una ganancia que si bien y por razones ajenas al accionista hasta el presente no se ha dado, su fe en que el negocio será redituable permanece incólume, por lo que si esto es así, los aportes a la concesión serán cada vez mayores.

Y lo que subsidiará el estado como hasta ahora lo ha hecho es a los trenes de pasajeros, por lo que tomar como que el estado propicia ó se torna explícita el subsidio del estado es un fundamento bizarro que desvirtúa el verdadero sentido de la intención estatal en su intervención tal como se encuentra programada.

DENUNCIA EL SUBSIDIO CRUZADO DEL DECRETO 686.

El Decreto N° 686/95 del PEN, resulta una norma perfectamente encuadrada dentro de las facultades del Estado Nacional, que lleva ínsito su propio fundamento y no debe ser defendida por el Concesionario, que solo se ha acogido a la misma, que ha recibido, de acuerdo a las constancias del expediente de solicitud (que surgen precisamente del análisis hecho oportunamente por la CNRT).

El objetivo social, comercial y de resguardo y defensa de las economías regionales, es lo que protege el decreto en estudio. De ninguna forma significa que el acogimiento al mismo signifique un jubileo para el canon porque del análisis de los expedientes de acogimiento, deviene claro que la disminución y baja de los precios tuvo es solo una ínfima compensación a los ingresos perdidos por el Ferrocarril de nuestra concesión.

DENUNCIA QUE EL FONDO FIDUCIARIO SOLO PUEDE SER CREADO POR LEY

No surge de normativa alguna, ya sea de la norma fundamental, como de normas inferiores en la pirámide jurídica, que dicho fondo debe resultar creado por ley.

Un fondo fiduciario es una cuenta afectada a un fin determinado por quienes lo crean. Entendemos que no resulta necesario. No es un impuesto que deba ser creado por ley, atento que aquellos, como son exacciones obligatorias, deben ser creados por ley.

Una fiducia puede ser creada por cualquier medio legal. No resulta necesario su creación por el Congreso de la Nación.

OBSERVA PORQUE EL CANON VA A INVERSIONES.

La observación carece de asidero. El canon es la cuota que cobra el Estado Nacional por la utilización de la infraestructura. A su vez el peaje es lo que cobra el concesionario por la utilización de la infraestructura en donde invierte lo convenido con el concedente, cuando es utilizada por otros concesionarios.

Si el Estado Nacional se obligó a pagar el peaje cuando corran los trenes por vías concesionadas y a través de una donación se desprende de dichos trenes a manos de un incumplidor, violando el contrato de concesión que mantiene con el concesionario por lo que resulta responsable y solidario de esa deuda, resulta lógico que el canon que debe pagar el concesionario perjudicado lo aplique a inversiones.

Por otra parte, nada mas lógico que los dineros que por el transporte ferroviario resulten debidos al titular de la infraestructura por parte del concesionario, vayan a las vías que son del Estado Nacional, para su aplicación en las mismas.-

SE OPONE AL TERCERO OPERADOR YA QUE EL CONCESIONARIO DEBE PRESTAR LA TOTALIDAD DE LOS SERVICIOS.



La aparición del tercer operador es una figura que ha resultado imprescindible al concedente, quien impulsó su nacimiento en las concesiones ferroviarias, dentro de ciertos procedimientos y salvaguardas que deben resultar perfectamente detallados a los efectos de proteger la libre posibilidad de trabajo del Concesionario, atento su exclusividad como única tarea estatutaria, la protección de la infraestructura, de los daños y perjuicios que terceros operadores puedan causar en la concesión de Concesionario Oficial de Cargas, etc., etc..

OBSERVA QUE NO SE CONSULTE A LAS PROVINCIAS.-

Ferrosur Roca S.A., no tiene comentarios que realizar sobre el particular. Sin embargo, la normativa vigente ha dado a todos a través de la UNIREN y el procedimiento de consulta y Audiencia Pública la posibilidad de expresarse sobre la Carta de Entendimiento. Por otra parte la Concesión de Cargas es una concesión Nacional cuya autoridad de aplicación es la nacional.

EL INVENTARIO DEBE REALIZARSE ANTES DE LA FINALIZACIÓN DE LA RENEGOCIACION.

La renegociación contractual que nos ocupa no significa una nueva concesión ni siquiera un reconcesionamiento in totum. Deviene como interés primigenio de los concesionarios para solucionar aspectos de aquella que han sido modificados por el mero paso del tiempo, distintos parámetros que han cambiado, aspectos que sin culpa de las partes se han deteriorado, y finalmente una fuerte devaluación y salida de un mercado cambiario distinto al que se ha tenido en mira al presentar pliegos. Consecuentemente, no influye sobre la continuación de la concesión, que se haga un inventario inmediato. Las partes, no han extendido ni acortado de forma alguna el plazo de concesión.

En consecuencia, desde el punto de vista de la partes, cualquier inventario puede ser realizado en cualquier momento de la concesión.

NO CONSIDERA CORRECTO EL INICIO DE LA VIGENCIA DE LA CARTA DE ENTENDIMIENTO AL 1º DE ENERO DE 2004.

La carta de entendimiento es un contrato al que por razones operativas, de procedimiento y método se acordó regular su vigencia desde el primer día del año en curso, sobre todo que debido a normas anteriores, la carta en estudio se encuentra siendo discutida desde hace bastante tiempo de la fecha.

Esta metodología de apreciar el resultado de los acuerdos desde el mismo momento en que resulta pergeñado, deviene de mejor apreciación sobre los resultados de los problemas tratados, que aquellas en que se deberán esperar largos plazos para apreciar la marcha del acuerdo.

Por otra parte, también resulta concordante con el artículo que establece un plazo para revisar y acordar modificaciones, todo motivado por razones importantes que así lo justifiquen.

Finalmente solicitamos se agregue el presente como contestación a las manifestaciones y observaciones presentadas por el representante de la FADEEAC.

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

33- TESTIMONIO presentado por el Sr. Pedro Alberto BUSSETTI en su carácter de particular interesado

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



COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

34- TESTIMONIO presentado por el Sr. Julio Adolfo Sosa representante del Sindicato La Fraternidad

Resumen de la presentación:

“La Fraternidad está procurando desde hace mucho tiempo una ley Federal de Transporte

Nosotros, como lo adelantaran mi compañeros tratamos de defender el modo ferroviario, no nos importa hoy que sea privado o estatal. Ayer defendimos el estatal, y nadie nos acompañó. Nadie acompañamos a los compañeros de YPF, Entel, nadie acompañó, todos miramos por T.V. y vimos como todo nuestro país se derrumbaba.

Hoy no se dijo acá que el subsidio de los ferrocarriles es de 18 millones, pero nadie decía que el transporte automotor de pasajeros lleva 42 millones.

..De Ferrosur algo tenemos que decir, en principio esta famosa carta o la renegociación, estamos de acuerdo que se haga y de la mejor manera posible y que se haga toda la revisión necesaria para que continúe pero en crecimiento

Nada más.”

Los comentarios efectuados serán tomados en consideración por esta UNIDAD en lo referente a los asuntos de la Carta de Entendimiento que pudiesen suscitarse hasta la rúbrica del acuerdo definitivo.

COMENTARIO DE UNIREN: La UNIREN ha tenido en cuenta estas consideraciones para el proceso desarrollado hasta la firma del Acuerdo con el Concesionario.

Finalmente el equipo técnico ha seguido como criterio fundamental la realización de obras de renovación o mejoramiento de vías, en atención a la trascendencia que esa circunstancia guarda respecto de la seguridad y velocidad de marcha, y la ampliación de la capacidad potencial del Sistema Ferroviario Nacional. También han sido asumidas como prioritarias, debido a la seguridad ferroviaria, las obras de señalización, así como las obras civiles de infraestructura que permitan el desarrollo del transporte ferroviario interurbano de pasajeros, como una política activa del Estado Nacional.
