



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

INFORME FINAL DE LA SECRETARÍA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS CON LAS EMPRESAS AMERICA LOGÍSTICA CENTRAL S.A. Y AMERICA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICO S.A.

21 de diciembre de 2006

PARTIDO DEL TIGRE, PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Buenos Aires, 28 de diciembre de 2006

En virtud de lo prescrito en el Artículo N° 36 del Decreto N° 1.172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (en adelante "UNIREN") ha elaborado el **INFORME FINAL** con la descripción sumaria de las intervenciones e incidencias de la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el día 21 de diciembre de 2006, a los efectos de someter a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO suscripta entre la UNIREN y las empresas AMERICA LOGÍSTICA CENTRAL S.A. Y AMERICA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICO S.A. (en adelante "ALL"), en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

I. INTRODUCCIÓN

La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación, autorizando para ello al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los contratos de los servicios públicos concesionados.

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, en ese orden, el ESTADO NACIONAL debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos. La UNIREN creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentran AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL y AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA que prestan el SERVICIO transporte ferroviario de Carga en virtud de la concesión otorgada por los Decretos Nros. 41 de fecha 13 de enero de 1993 y 504 de fecha 24 de marzo de 1993, respectivamente.

Luego del análisis de la situación, reuniones de trabajo, intercambio de opiniones y debate, la UNIREN y ALL arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual. Por ello, en cumplimiento de lo prescrito en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, los acuerdos preliminares - "CARTA DE ENTENDIMIENTO" - alcanzados entre la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIREN y ALL, se sometió al procedimiento de AUDIENCIA PÚBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana en el tratamiento de la propuesta, garantizando la libre expresión de las opiniones.

Por tal motivo, mediante 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 AUDIENCIA PÚBLICA. Para el desarrollo de la misma se contemplaron las previsiones contenidas en el Decreto N° 1.172/03 que aprobó el REGLAMENTO GENERAL DE AUDIENCIAS PÚBLICAS PARA EL PODER EJECUTIVO NACIONAL.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Dicha AUDIENCIA PÚBLICA se celebró el día 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. Millberg N° 665, Rincón de Millberg, Partido de Tigre, Provincia de BUENOS AIRES y dio comienzo a las 09:00 hs. y hasta las 14:32 hs. La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PÚBLICA estuvo a cargo de la SECRETARÍA EJECUTIVA de la UNIREN.

En cuanto a la convocatoria y tal como está previsto reglamentariamente, se habilitó un Registro de Participantes desde el día 29 de noviembre de 2006 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 PÚBLICA, en la sede de la UNIREN, 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.

Los interesados en efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la AUDIENCIA PÚBLICA debían inscribirse en forma previa en el REGISTRO DE PARTICIPANTES y presentar por escrito un informe que reflejara el contenido de la exposición a realizar en la AUDIENCIA. En el mismo orden de ideas, aquellas personas que tenían interés en opinar sobre el tema bajo consulta, sin participar como expositores orales en la AUDIENCIA, podían efectuar sus presentaciones escritas y acompañar documentación y propuestas, en los términos antes mencionados.

Por otro lado, aquellos interesados en participar en la AUDIENCIA PÚBLICA domiciliados en un radio mayor a CINCUENTA KILOMETROS (50 Km.) de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES podían anotarse en el REGISTRO DE PARTICIPANTES enviando una presentación por correo dirigida a "UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, Avenida Paseo Colón N° 189, cuarto piso, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (C1063ACB) AUDIENCIAS PÚBLICAS", dicha presentación debía recepcionarse con antelación al cierre de los respectivos Registros.

Fueron convocados especialmente a participar en la AUDIENCIA PÚBLICA: las Concesionarias ALL CENTRAL y ALL MESOPOTAMICA; la SECRETARIA DE TRANSPORTE; el MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES; la JEFATURA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; la SUBSECRETARIA DE COORDINACION DE DEFENSA DEL CONSUMIDOR; la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE; el ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; la PROCURACION DEL TESORO DE LA NACION; la SINDICATURA GENERAL DE LA NACIÓN; los respectivos DEFENSORES DEL PUEBLO de las distintas jurisdicciones involucradas; los Gobiernos de las Provincias de MISIONES, SANTA FE, SAN LUIS, SAN JUAN, MENDOZA, CORDOBA, BUENOS AIRES, ENTRE RIOS y CORRIENTES; las ASOCIACIONES DE USUARIOS debidamente registradas; la ASOCIACION DE NO FUMADORES ARGENTINOS "ALY"- AIRE LIMPIO YA -(RNAC 0023); la FUNDACION NUEVA ESCUELA DE BROMATOLOGIA Y MEDIO AMBIENTE SANO (RNAC N°0024); la FERROCAMARA y METROVIAS.

Tal como surge de los Registros que obran en los actuados correspondientes a la AUDIENCIA PÚBLICA se inscribieron CUARENTA Y CUATRO (44) participantes, de los cuales TREINTA Y UNO (31) efectuaron exposiciones orales. Asimismo, durante las dos primeras horas de la AUDIENCIA se inscribieron en el Registro Complementario otros DOS (2) participantes que solicitaron realizar exposiciones.

Asimismo, SIETE (7) de las inscripciones recepcionadas fueron acompañadas por documentación y propuestas. Dichos instrumentos se encuentran agregados al expediente CUDAP N° S01:0440777/2006 y la nómina de los participantes en esa condición es la siguiente: Julio Cesar Aldàz, la Provincia de Misiones, Secretaria de estado de hacienda, finanzas, obras y servicios públicos, Eduardo Alejandro Vischi, Intendente Paso de los Libres, Juan Pablo Bonfico, Forestal bosques del plata S.A, Martha Kozlowski, Sergio Nereo Cangiani, Heriberto Maria Pezzarini y el Contador Daniel Nieto.

Copia de las mismas estuvieron a disposición de los participantes en la Secretaría de la Audiencia durante el desarrollo de la misma.



En el transcurso de la AUDIENCIA, presentaron por Secretaría, informes y/o documentación, los siguientes participantes: Osvaldo Marraglia, Puerto Verde, Julio Miguel Martinez, Martha Kozlowski, Martorrelli (CD), Angel Orlando (CD) y Julio Cesar Aldáz (CD).

La documentación presentada fue adjuntada al Expediente CUDAP N° S01:0440777/2006. Se deja constancia que las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la AUDIENCIA.

II. NÓMINA DE AUTORIDADES DE LA AUDIENCIA

Presidente: Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF.

Presidente Alterno: Ing. Hugo ROTHAMEL.

Secretario: Dr. Eduardo FALCÓN.

Secretario: Dra. Valeria E. ZAYAT.

III. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA Y DISERTACIONES

El 21 de diciembre de 2006 a las 09:00 Sr. Presidente de la AUDIENCIA, Dr. Gustavo SIMEONOFF dio inicio a la AUDIENCIA PÚBLICA convocada a efectos de someter a consideración de la ciudadanía el entendimiento alcanzado entre la UNIREN y ALL CENTRAL y ALL MESOPOTAMICA. Abierto el acto y luego de la lectura del orden del día por Secretaría, el Sr. Presidente efectuó ciertas consideraciones respecto del desarrollo de la AUDIENCIA, especificando el objetivo y las reglas bajo las cuales se llevaría a cabo.

Acto seguido, se dio lectura al Reglamento de la AUDIENCIA. Posteriormente y dando inicio a las exposiciones, la representante de la **UNIREN, Cont. Ana María ZABALA**, hizo uso de la palabra. Los principales conceptos vertidos fueron:

- 1.1 Expuso que los documentos firmados formalizan el consenso alcanzado entre la UNIREN y AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A. y con AMERICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA S.A. frente a la posibilidad de perfeccionar un acuerdo integral de renegociación.
- 1.2 Manifestó que la posición sostenida por la UNIREN responde a las bases de negociación definidas por la Secretaría de Transporte de la Nación. Así como que las Cartas de Entendimiento con ambas empresas se entiende que responden razonablemente a las condiciones socioeconómicas que atraviesa actualmente el país, y en particular el transporte ferroviario de cargas.
- 1.3 En las Cartas de Entendimiento firmadas por las partes se da precisión a los alcances, premisas y postulados de lo que el gobierno entiende como un acuerdo factible.
- 1.4 Recordó que este camino ya ha sido recorrido por otras licenciatarias, habiéndose celebrado a la fecha de la Audiencia más de 28 acuerdos con empresas de los distintos sectores alcanzados por el proceso de renegociación.
- 1.5 Luego efectuó una breve reseña de la normativa del proceso de renegociación y explicó las etapas de dicho proceso. En ese orden, planteó que se está transitando la cuarta etapa, la de explicar los contenidos de esta Carta de Entendimiento en la Audiencia Pública, mencionando los pasos siguientes hasta la culminación con la firma del Acuerdo de Renegociación y su ratificación por parte del PEN.
- 1.6. Dijo que esta Carta no constituye una fijación de condiciones unilaterales y para renegociar se tuvo que considerar la realidad del país, muy distinta de la que se vivía cuando el servicio ferroviario de cargas fue entregado en concesión, se tuvo que recomponer la confianza entre las partes, producto de las múltiples y variadas controversias que afectaron desde sus orígenes este contrato, finalmente, se tuvo que considerar la necesidad de brindar condiciones de certidumbre para la adecuada prestación del servicio ferroviario de cargas, actividad que insume gran cantidad de capital y que requiere condiciones estables en el tiempo para que la inversión resulte viable.
- 1.7. De esta manera expresó que en los inicios de esta renegociación las posiciones de las partes fueron muy distantes



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

debido que se encontraban pendientes de solución reclamos administrativos y demandas judiciales cruzadas entre las partes, no imputables a la emergencia económica. En ese contexto era imprescindible acercar posiciones, balancear derechos y obligaciones de las partes, buscar un acuerdo sustentable.

1.8. Destacó la activa participación de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN, la que contribuyó, a través de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a determinar el grado de cumplimiento de los contratos como para el establecimiento de las bases para la negociación.

1.9 Señaló que la propuesta básica del Gobierno se orientó a buscar una solución integral, definitiva y sustentable en el tiempo.

1.10. Expresó que, a través de esta Carta de Entendimiento se promueven los términos y condiciones para superar las controversias existentes y los efectos derivados de la emergencia, garantizando la prestación del servicio en condiciones adecuadas.

1.11. Luego, procedió a desarrollar los contenidos de las Cartas.

1.11.1. Comenzó por AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A. y señaló que el Plan de Inversiones de la concesionaria fue definido en base a la categorización de la red, la circulación de las cargas y los recorridos interurbanos de pasajeros.

1.11.2 En cuanto a las inversiones anuales en la red destacó que se considerarán los programas prioritarios que establezca la Autoridad de Aplicación y estarán dirigidas: a los sectores con circulación de trenes de carga, o para los tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros, o para las redes primarias y según se requiera para la recuperación de infraestructura afectada por daños de fenómenos hídricos u otros desastres naturales. El Plan está orientado a la satisfacción de la demanda, la calidad del servicio y la capacidad de la infraestructura.

1.11.3 Explicó que se han diagramado acciones diferenciadas para la ejecución de las inversiones: un Plan Quinquenal 2006 – 2010, que se ha estimado por un monto total de 113.400.000 pesos, el cual incluye infraestructura de vías, obras de arte, material rodante, sistemas, comunicaciones y otros; para el Plan Quinquenal 2011-2015 y siguientes, estos serán presentados en su oportunidad por el concesionario a la Autoridad de Aplicación y estarán sujetos a la aprobación de ésta.

1.11.4 Puntualizó que cada año además la Autoridad de Aplicación debe controlar si las inversiones a realizar por el concesionario en el ejercicio inmediato siguiente, se corresponden con el Plan Quinquenal y si cumplen con las pautas establecidas en la Carta. A tal fin el concesionario anualmente elevará un informe detallado de las obras a ejecutar para el análisis de la Autoridad de Aplicación.

1.11.5 Manifestó que culminado cada ejercicio económico, el concesionario presentará el detalle de obras ejecutadas durante dicho año para su control por parte de la autoridad de aplicación en atención a los planes oportunamente remitidos. La Auditoría de las obras ejecutadas será realizada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

1.11.6 Expresó que el monto de inversiones a efectuar en cada ejercicio por el concesionario es el equivalente al 9,5 por ciento del monto de la facturación anual total que surge de sus estados contables del ejercicio económico inmediato anterior. A dicho porcentaje se adicionarán los montos que surjan por aplicación de los siguientes conceptos: a) Importes resultantes del cobro del canon -que vamos a ver seguidamente-, que representa un 2,1% sobre la facturación anual total, porcentaje -debo decir- al cual ya se ha deducido el 30% para la ANSES; b) Importe resultante de la resolución de reclamos mutuos y que es equivalente al 3,17% de la facturación total anual. Es decir que cada año el monto de inversión a ejecutar por el Concesionario será el equivalente al 14,77% sobre la facturación anual total.

1.11.7 Consideró importante destacar que los montos de inversión a ser ejecutados por el Concesionario se actualizarán anualmente en función de la facturación total consignada en el balance correspondiente y que la Carta ha fijado asimismo montos mínimos obligatorios de ejecución para cada año.

1.12 Por otra parte, señaló que el Concesionario remitirá anualmente, con el suficiente detalle y desagregación a la Autoridad de Aplicación, un plan de mantenimiento para la red primaria y secundaria y un plan de conservación para la red sin operación a ser ejecutados.

1.13 Manifestó que el plan de mantenimiento considerará mantener la seguridad en la operación del servicio, así como que el control del cumplimiento en la ejecución de los planes será llevado a cabo por la Autoridad de Aplicación, analizando para ello los informes que a tal fin presente el Concesionario, en el cual detallará el mantenimiento ejecutado durante el año.

1.14 Expresó que a los fines de garantizar la reinversión de los ingresos de la actividad en el Sistema Ferroviario Interurbano, la Carta propone considerar como valor del canon de la concesión el equivalente al 3% del monto de la facturación anual total del Concesionario correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior. Del monto que



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

resulte se destinará el 30% con destino a la ANSES, en cumplimiento de las disposiciones de la Ley N° 23.966, mientras que el 70% restante se destinará al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano con el objeto de ser destinado a la red bajo concesión.

1.15 Resaltó que la solución integral de los reclamos mutuos entre el Concedente y el Concesionario es un aspecto clave para otorgar previsibilidad a la ejecución del contrato y sustentabilidad a la Carta suscripta. Por ello, en el marco de las reuniones mantenidas entre el Concesionario, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviaria, se acordó el reconocimiento de algunos de los reclamos presentados por el Concesionario.

1.16 Concluyó que el saldo a favor del Estado Nacional, asciende a la suma de 79.760.000 pesos, lo cual será aplicado a inversiones en vías y obras, material rodante, sistemas, comunicaciones y otros, de acuerdo a lo previsto en el Anexo 5 de la Carta de Entendimiento.

1.17 Asimismo, manifestó que las inversiones serán realizadas durante 17 años de concesión, contados a partir del año 2006, y el monto por año será el equivalente -como hemos dicho precedentemente- al 3,17% de la facturación anual del Concesionario, estableciendo también la Carta un monto mínimo obligatorio a ser ejecutado.

1.18 Por último, señaló que en el marco de la resolución de reclamos mutuos, el Concesionario desiste íntegramente y expresamente de todos los derechos que pudieran invocarse ante el Estado Nacional, como también de las acciones entabladas o en curso, relacionadas con los siguientes hechos: a) alquiler de galpones de la Concesión ocupados por organismos del Estado Nacional; b) estacionamiento de vagones del Estado Nacional en las vías del Concesionario; c) reclamo al Estado Nacional por motivo de los fenómenos hídricos sucedidos en la Laguna de La Picasa; d) juicio por peajes de trenes de pasajeros contra la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial.

1.19 Continuó con los puntos más destacados de la Carta de Entendimiento celebrada con AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA S.A.

1.20 Respecto del Plan de Inversiones, destacó que tal y como en el caso de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A., se ha definido en base a la categorización de la red, la circulación de las cargas y los recorridos interurbanos de pasajeros. Asimismo, las inversiones anuales en la red considerarán los programas que establezca la Autoridad de Aplicación y estarán dirigidas a sectores con circulación de trenes de carga, para tramos de vía de circulación de trenes interurbanos de pasajeros o para las redes primarias y, según se necesite, para la recuperación de infraestructura afectada por daños de fenómenos hídricos u otros desastres naturales.

1.21 Recordó que también el plan está orientado a la satisfacción de la demanda, la calidad del servicio y la capacidad de la infraestructura. Se han diagramado acciones para ejecutar estos planes de inversión: a) El Plan Quinquenal 2006-2010: se ha estimado un plan por un monto total de 40.900.000 pesos, el cual incluye infraestructura de vías, obras de arte, material rodante, sistemas, comunicaciones y otras; b) Plan Quinquenal 2011-2015 y siguientes: serán presentados oportunamente por el Concesionario a la Autoridad de Aplicación y estarán sujetos a la aprobación de ésta.

1.22 Asimismo, observó que cada año la Autoridad de Aplicación controlará si las inversiones a realizar por el Concesionario en el ejercicio siguiente se corresponden con el Plan Quinquenal y si cumplen con las pautas establecidas en la Carta. A tal fin el Concesionario elevará cada año un informe detallado de las obras a ejecutar para el análisis por dicha autoridad.

1.23 También resaltó que, culminado el ejercicio, el Concesionario presentará el detalle de obras ejecutadas durante ese año para el control por parte de la Autoridad de Aplicación, considerando los planes que oportunamente fueran remitidos a ésta. También en este caso la auditoría de las obras será realizada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

1.24 Manifestó que el monto de inversiones a efectuar en cada ejercicio por el Concesionario es el equivalente al 9,5% del monto de la facturación anual total que surge de los estados contables del ejercicio económico inmediato anterior. A ello se adicionarán los montos que surjan por aplicación del canon y de los reclamos mutuos. Los importes resultantes del cobro del canon representan un 2,1% sobre la facturación total anual, y el importe resultante de la resolución de reclamos mutuos es el equivalente al 1,54% sobre la facturación total anual. Es decir que cada año el monto de inversión a ejecutar por el Concesionario será el equivalente al 13,14% sobre la facturación anual total del Concesionario.

1.25 Consideró importante destacar que los montos de inversión a ser ejecutados por el Concesionario van a actualizarse anualmente en función de la facturación total consignada en el balance correspondiente y que la Carta ha fijado montos mínimos obligatorios de ejecución para cada año.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.26 En cuanto al Plan de Mantenimiento expresó que el Concesionario remitirá cada año un plan de mantenimiento para la red primaria y secundaria y un plan de conservación para la red sin operación. El plan de mantenimiento considerará conseguir la seguridad en la operación del servicio. El control del cumplimiento en la ejecución de los planes será llevado a cabo por la Autoridad de Aplicación, analizando para ello el informe que a tal fin presente el Concesionario, en el cual detallará el mantenimiento ejecutado durante el año.

1.27 Puntualizó que a los fines de garantizar la reinversión de los ingresos de la actividad en el Sistema Ferroviario Interurbano, la Carta propone considerar un valor del canon de la concesión equivalente al 3 por ciento del monto de facturación anual total del Concesionario correspondiente al ejercicio económico inmediato anterior. También del monto que se determine se destinará el 30% con destino a la ANSES para cumplir con las disposiciones de la Ley N° 23.966 mencionada, mientras que el 70% restante será destinado al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano con el objeto de ser destinado a la red bajo concesión.

1.28 Señaló que en este caso, la solución de reclamos mutuos entre concedente y concesionario también fue importante, constituyendo un aspecto clave para otorgar previsibilidad a la ejecución del contrato y sustentabilidad a la Carta suscripta. Por ello, en el marco de las reuniones mantenidas con el concesionario, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, se acordó el reconocimiento de algunos reclamos presentados por el concesionario.

1.29 Al respecto, explicó que el saldo a favor del Estado Nacional asciende a la suma de 14.480.000 pesos, el cual debe ser aplicado a inversiones en vía y obras, material rodante, sistemas, comunicaciones y otros, de acuerdo a lo previsto en el Anexo 5 de la Carta de Entendimiento.

1.30 Recordó que las inversiones serán realizadas durante 17 años de concesión contados a partir del año 2006 y el monto por año será el equivalente al 1,54% de la facturación anual del concesionario, estableciendo también en ese caso la Carta un monto mínimo obligatorio a ser ejecutado.

1.31 Resaltó que en el marco de resolución de reclamos mutuos el concesionario desiste íntegramente y expresamente de todos los derechos que pudieran invocarse ante el Estado Nacional, como también de las acciones entabladas o en curso, relacionadas con los siguientes hechos: alquiler de galpones de la concesión ocupados por organismos del Estado Nacional; estacionamiento de vagones del Estado Nacional en las vías del concesionario; juicio por peajes de trenes de pasajeros contra la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial

1.32 En cuanto al régimen de calidad de servicio, señaló que las cartas prevén la instrumentación de un Sistema de Gestión de Calidad basado en normas ISO 9001/2000. Para instrumentar el sistema, el concesionario presentará al Órgano de Control un Plan de Calidad que será el programa del Sistema que deberá completarse dentro de los doce meses de la entrada en vigencia del acuerdo de renegociación integral. El Plan contendrá la acción a desarrollarse por etapas anuales en los 3 años posteriores a la fecha de aprobación del plan por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

1.33 Destacó que el Sistema deberá ser acreditado por un organismo de certificación reconocido y deberá estar sujeto a auditorías de certificación. Así como que los resultados de las auditorías serán puestos en conocimiento del Órgano de Control, el que está facultado para requerir -si correspondiera- las rectificaciones a desviaciones o incumplimientos vinculados con el Plan de Calidad.

1.34 Respecto de las condiciones de renuncia a demandas y reclamos del concesionario y de los accionistas, manifestó que con el fin de eliminar situaciones conflictivas en los contratos, se propuso que: como condición previa para la entrada en vigencia del Acuerdo de Renegociación Integral, los concesionarios se comprometen a renunciar expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia económica, tanto en sede administrativa, arbitral o judicial en nuestro país o del exterior, comprometiéndose a obtener similar renuncia por parte de los accionistas, como también evitar y desactivar cualquier presentación, reclamo o demanda que pudieran formular cualquiera de sus accionistas. A tal fin el concesionario presentará los instrumentos pertinentes en los que conste su expresa renuncia según los términos mencionados precedentemente, como también obtener similares instrumentos de los accionistas.

1.35 Expresó que con el objeto de reforzar la regulación y el control de la concesión en atención a los lineamientos emanados de la Secretaría de Transporte, se incorporaron en las cartas las siguientes acciones: 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 Comisión Nacional de Regulación del Transporte.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

1.36 Finalmente, la Contadora destacó que esta propuesta de CARTA DE ENTENDIMIENTO puede dar cumplimiento a los criterios establecidos en el artículo 9º de la Ley N° 25.561 y en este sentido manifestó:

- a) En cuanto a la calidad de los servicios, se establecen en la Carta las pautas para la instrumentación de un Sistema de Gestión de la Calidad
- b) En cuanto a las inversiones, están orientadas a cubrir y mejorar las necesidades operativas y de aumento de capacidad y demanda.
- c) Con relación a la seguridad de los sistemas, no se plantean desvíos o atenuaciones de las exigencias de seguridad; por el contrario se le aumentan al concesionario las obligaciones tendientes a garantizar las condiciones de seguridad de las operaciones y del servicio.
- d) Finalmente, en cuanto a la rentabilidad de las empresas, se realiza una 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.

A continuación tomó la palabra el señor **Roberto MONTEIRO**, en representación de las empresas **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A.** y **AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA S.A.** sus principales manifestaciones fueron:

2.1 Puntualizó en primer lugar que su visión es ser la mejor empresa de logística de América Latina, y en segundo lugar su misión es proveer logística confiable y competitiva para clientes de mediano y gran volumen, utilizando su base de corredores de transporte.

2.2 Manifestó que hoy son la mayor operadora de logística con base ferroviaria de América Latina y brindan una variada gama de servicios para diversos clientes.

2.3 Señaló que sus principales accionistas son fondos de pensión brasileiros, como PREVI y FUNCEF, el Banco de Desarrollo de Brasil, algunos fondos de inversión brasileiros, como *GP Investimentos*, y algunos otros inversores brasileiros. Así como que la compañía hoy ofrece las acciones en el BOVESPA de la Bolsa de San Pablo, y alcanzamos un nivel de *Corporate Governance* de 2 en la Bolsa de Valores de San Pablo.

2.4 Se remontó a la historia de la empresa, recordando que en marzo del 97, tomaron la concesión del sur de Brasil, que se llamaba *Ferrovía Sul Atlántico*, que está en los estados de Paraná, Santa Catarina y *Rio Grande do Sul*. Continuó expresando que en el año 99 compraron las acciones de IMPSA, que fue el Concesionario anterior, tanto de Central como del Mesopotámico. Así como que en 2001 se fusionaron con una empresa brasileira de logística, llamada Delara, que tenía básicamente logística de camiones con una flota de aproximadamente 3 mil camiones.

2.5 Observó que en junio de 2004 ingresaron en el mercado de capitales en Brasil, y en mayo de 2006, finalizaron la adquisición de *Brasil Ferrovias*, Novoeste y Ferronorte, tres concesiones en Brasil, que están en las provincias de San Pablo, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul.

2.6 Manifestó que sus servicios son el transporte de mercaderías, nacional e internacional, puerta a puerta, ya sea en ferrocarril, en camión o combinando ferrocarril y camión, que es el multimodalismo. También prestan servicios de distribución y almacenamiento y comercio exterior.

2.7 Señaló que ALL es el grupo en Brasil y Argentina. Al respecto, explicó que con relación a los accionistas de las empresas en Argentina, ALL Central -ex Buenos Aires al Pacífico- ochenta por ciento está en manos del Grupo ALL, 16 por ciento el Estado Nacional y 4 por ciento nuestro personal, según el Contrato de Concesión. En tanto en ALL Meso -ex General Urquiza- tienen 73,29 por ciento en manos del Grupo ALL, 3,65 con ALESIA, 3,06 con Petersen, Thiele & Cruz; 16 por ciento con el Estado Nacional y 4 por ciento con personal.

2.8 Explicó que la historia de la concesión empezó en 1993, cuando el Estado nacional adjudicó a la industria metalúrgica Pescarmona, o IMPSA, las concesiones de la ex línea General San Martín y de la ex línea General Urquiza.

2.9 Continuó relatando que en junio del 98 se desbordó una laguna en la vía principal en ALL Central, o en lo que era General San Martín; inundando 17 kilómetros de la vía principal, perjudicando enormemente la operación de entonces.

2.10 Expresó que en agosto de 99 el grupo ALL adquiere las dos concesiones, tanto San Martín como Urquiza, y formaron con ALL Central y ALL Meso, ALL Argentina.

2.11 Resaltó que en los años 2000, 2001 y 2002, y un poco en el año 99, la empresa sufrió mucho con la fuerte crisis económica en que estaba el país, que culminó con la salida de la convertibilidad y demás. Posteriormente, en el año 2002 empezaron a revertir la tendencia, empezaron a crear una tendencia de crecimiento, rompiendo récords de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

transporte en 2004 y 2005.

2.12 Manifestó que en agosto del año 2006 empezaron una obra que les da mucho orgullo, el pedraplén sobre la Laguna de La Picasa, exactamente la laguna que se desbordó en 1998.

2.13 Respecto del Contrato de Concesión, expresó que asumen la explotación integral del servicio de transporte ferroviario de cargas. Y realizó una aclaración: ALL no recibe ningún tipo de subsidio del Estado Nacional y nunca recibió, ni directo ni indirecto.

2.14 Recordó que el plazo de concesión es de 30 años, prorrogables por otros 10 años. Así como que la toma de posesión de ALL fue en 1999 y el inicio no fue fácil. Encontraron en 1999 un grave deterioro de todo el sistema ferroviario de esas dos empresas debido al período gestionado por IMPSA. Los activos -locomotoras, vías, vagones, algunos ramales- estaban en muy mal estado.

2.15 Señaló que tuvieron un proceso de transferencia accionaria bastante desordenado y hasta un poco conflictivo con IMPSA en 1999, además de la total desconfianza de los cargadores con respecto al modal ferrovías. En el caso de ALL Central pasaron por esa faz, ese período de crisis económica, a partir de ahí empezaron a trabajar y crecieron un 38 por ciento en toneladas transportadas en ALL Central, y en el caso del Meso crecieron el 124 por ciento en las toneladas transportadas. En términos consolidados, tanto en ALL Central como en ALL Meso crecieron un 54 por ciento con respecto a sus inicios.

2.16 Respecto de la estructura de ALL en el país, manifestó que en Central tienen 5.491 kilómetros de vía y en el Meso 2.741, casi 8 mil kilómetros de vía, con un alcance regional bastante importante. Llegan a Mendoza, muy cerca de Chile, incluso hacen transportes a Chile, a través del paso San Martín. Llegan a Posadas, a Paraguay, a Encarnación, Paraguay, a través de Posadas. Llegan a Brasil por Uruguayana, a través del Paso de los Libres, y llegan a Uruguay a través de Salto. Están divididos y cuentan con cinco unidades de producción: Palmira, Rufino, Junín, Buenos Aires y Libres.

2.17 Expuso fotos de la unidad de producción de Libres, de Palmira, también la unidad de producción de Junín, que son centros concentradores de las operaciones ferroviarias en el campo.

2.18 Explicó que cuentan con siete bases logísticas, que son puntos de multimodalismo, donde cargan y descargan de tren a camión, y de camión a tren. Tienen bases en Albardón, Palmira, Daract, Alianza -Santos Lugares-, Retiro, Zárate y Garupá.

2.19 Expresó que para hacer el correcto mantenimiento de sus activos, de los vagones y locomotoras de la concesión, cuentan con cuatro talleres, dos de locomotoras que se encuentran, uno en Mendoza y otro en Concordia, y dos de vagones que se encuentran en Palmira y Monte Caseros. Además tienen diez estaciones de servicio a lo largo de la línea.

2.20 Exhibió una foto de uno de los talleres, el de Mendoza, y observó que trabaja con tecnología de punta y que ha evolucionado mucho desde el principio de la concesión.

2.21 Manifestó que cuando hablan de activos, el parque de locomotoras en el Central, al asumir la concesión, era de 66 locomotoras en el parque dinámico y 25 en el parque estático. Contando hoy con 101 locomotoras en el parque dinámico y 17 en el parque estático, con un incremento de 73 a 86 por ciento en términos de utilización de locomotoras.

2.22 En cuanto al parque del Mesopotámico señaló que la situación se repitió. El grado de deterioro era peor. Tenían 49 por ciento de las máquinas en el parque dinámico solamente; y hoy tienen el 59 por ciento. Pasaron de 23 máquinas en el parque dinámico a 33.

2.23 En términos de vagones, expresó que en el Central tienen aproximadamente 6 mil vagones, y en el Mesopotámico aproximadamente 2.200 vagones.

2.24 En cuanto a las inversiones, expresó que según sus balances auditados, hasta el año 2002 invertían entre 10 y 13 millones de pesos. Empezaron a crecer fuertemente en las inversiones, hasta llegar a una estimación de 42 millones de pesos en el año 2006, considerada la inversión más fuerte que hicieron en la compañía; un 202 por ciento más alta que la inversión que hicieron en 2001, que fue de 13 millones de pesos. Entendiendo que eso marca la tendencia de la compañía de reinvertir en la Argentina todo lo que genera en la Argentina.

2.25 Recordó que cuando tomaron la concesión, y en los años de crisis, aportaron aproximadamente 100 millones de dólares en la compañía para mantenerla, para pagar sueldos, y con ese dinero que aportaron hicieron que la compañía empezara a funcionar lentamente. A partir de ahí, respecto de todo lo que empezaron a generar, como política, no reenviaron ese dinero afuera, lo reinvertieron.

2.26 En términos de inversiones, observó que acumulándolas, en el período 1993-1998 invirtieron 69 o 70 millones de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- pesos. En el período 1999-2005 invirtieron 124 millones de pesos. Ahí no está la inversión estimada de 2006, que está en alrededor de 42 millones de pesos, que llevaría ese número a 70 millones en el primer período y 170 en el segundo.
- 2.27 Consideró importante el resultado de las inversiones, con respecto al índice de descarrilos por TKU transportado. TKU es tonelada/kilómetro transportada. Recordó que en 2001 tuvieron 135 descarrilos por cada 1.000 toneladas/kilómetro transportadas; lo bajaron a 25, que es el índice corriente, el índice de hoy, que es un 81 por ciento de reducción, en el caso del Central. 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.
- 2.28 Manifestó que incorporaron locomotoras en la flota. Cinco GT26, locomotoras muy pesadas y grandes. Incorporaron una GT28. Locomotoras de la década del 80. El parque concesionado heredado era de la década del 50, del 40, las locomotoras ALCO USA y ALCO Montreal. Se incorporaron locomotoras con tecnología más nueva, que son las mencionadas de General Motors.
- 2.29 Señaló que realizaron inversiones en las bases multimodales. Obtuvieron la certificación ISO 9001 en Alianza, Zárate, Guarupá y Palmira, en todas las operaciones logísticas de carga de palletizados.
- 2.30 Recordó que propusieron el desarrollo de un parque logístico en la zona metropolitana de Buenos Aires, y exhibió imágenes de una playa que estaba completamente abandonada, intrusada, y que generaba bastantes problemas. La misma hoy está bien cuidada y con un proyecto logístico por ser desarrollado. Señaló que se trata de la playa de Alianza, en donde hay un galpón que se construyó y es de última tecnología, con una inversión de aproximadamente 7 millones de pesos.
- 2.31 Resaltó que valorizan mucho la experiencia ferroviaria de sus empleados, la profesionalización de su personal. Hacen programas de capacitación técnica, programas de capacitación para la conducción, programas de jóvenes profesionales, impulsan una escuela de conductores en conjunto con La Fraternidad, que es uno de los gremios que trabaja con la empresa.
- 2.32 Exhibió una imagen de la escuela de conductores, con la primera tanda de conductores, y señaló que hoy cuentan con más de 120 aspirantes a conductor, todos formados por La Fraternidad.
- 2.33 También exhibió una imagen de un programa de jóvenes profesionales, que son ingenieros jóvenes que toman en la Argentina y se van a capacitar a Brasil por seis meses.
- 2.34 Observó la evolución de la dotación, que ha crecido el 16 por ciento en el Central y 40 por ciento en el Meso.
- 2.35 Respecto de la estructura comercial, reseñó algunos de sus clientes, entre quienes tienen clientes de primerísimo nivel en términos de Argentina y también mundiales.
- 2.36 Explicó que tienen el área comercial dividida en dos grandes subáreas, una de graneles y una de industrializados. La de graneles transporta fundente, que es piedra, piedra caliza, arenas, cales, clinker, piedra para construcción; toda la cartera cerealera, soja, trigo, maíz, girasol, harina. Industrializados: transportan todo lo que es conservas, palletizado, vino, agua, fructuosa, tableros de madera, pasta celulosa, etcétera.
- 2.37 También relató que tienen una unidad de negocio que se llama Unidad MERCOSUR, que tiene como principal objetivo un servicio internacional con origen y destino en Brasil, Argentina y Chile; entre Brasil y Argentina y también algo a Chile. Eso sirve básicamente para fomentar el desarrollo del intercambio de mercaderías entre Brasil y Argentina, entre el Mercosur.
- 2.38 Manifestó que hicieron una alianza estratégica con Chile, con el grupo Kenrick, que es del grupo Ultramar, sus representantes en Chile, incrementando mucho el transporte hacia ese país.
- 2.39 Señaló que han invertido mucho y han hecho mucho también en términos de tecnología. Tienen todos sus trenes controlados por satélite, ACT, por lo que saben la posición de cada locomotora en el campo a través del satélite. Hacen todo el licenciamiento de los trenes, basados en un sistema, en el GPS, y en la comunicación satelital.
- 2.40 Resaltó que también han invertido en un control de descarrilos. En tal sentido, recordó que los descarrilos en puente son los más peligrosos y que han puesto detectores de descarrilos en los principales puentes. El sistema avisa, a través de una radiofrecuencia, si algún tren, vagón o locomotora pasó por ahí con una rueda descarrilada.
- 2.41 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. Por ejemplo, el primero, BAL, de Alianza, 53 grados, la vía 53 grados; también MZA, Zárate, y así sucesivamente.
- 2.42 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.
- 2.43 También mencionó que han invertido en una computadora de a bordo, que es como una caja negra de la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

locomotora, que da la velocidad a la que la locomotora circula, la presión de freno que tiene el tren, también el freno aplicado a la composición, el punto de aceleración, y todo eso es guardado. Cada cinco segundos se hace una lectura y se guarda, entonces después del viaje pueden analizar ese viaje de la misma manera que se analiza un vuelo con la caja negra. Por eso lo llaman la caja negra.

2.44 Manifestó que también han hecho un sistema de gestión de los conductores debido a todo el proceso de turnos de trabajo, de francos, de jornales; crearon un sistema de gestión de todo eso para facilitar la legislación de sueldos a los conductores. Han implementado el sistema SAP como principal sistema de gestión de la compañía, el cual les da mucha seguridad en todo lo que es la información contable, la facturación y pago.

2.45 Señaló que también han implementado un sistema de seguimiento de carga por Internet. Muchos de sus clientes lo utilizan para saber dónde está la carga. Entran en la página de Internet de la empresa y ahí pueden saber exactamente dónde está el tren y donde está la carga que se está transportando.

2.46 Recordó que tienen algunos proyectos estructurales de ALL, que son proyectos que están en curso y son de gran impacto:

- a) El primer proyecto es el propio Parque Logístico ALL, que está en Alianza, Santos Lugares. Es un desarrollo de un centro de distribución integral en su terreno;
- b) Segundo, el Puerto del Guazú, que es un puerto que está sobre la provincia de Entre Ríos, ubicado sobre el Paraná Guazú, cerca del complejo Zárate-Brazo Largo. Es un puerto para sacar la producción cerealera de la provincia de Entre Ríos, algo de la provincia de Corrientes y también Paraguay, además de la provincia de Buenos Aires, que también puede llegar a utilizar ese puerto.
- c) Han iniciado la obra del proyecto sobre La Picasa, el pedraplén de La Picasa, obra licitada por el gobierno.
- d) Han reactivado y van a reactivar algunos ramales. Reactivaron todo un ramal, en Azul, que va de Bouchard hasta Huinca Renancó, en un proyecto en conjunto con Aceitera General Deheza, que hizo una inversión muy importante en un acopio en esa misma ciudad. Están reactivando el ramal que va hasta Laplacette, también una obra en conjunto con un cliente muy grande.
- e) En el caso del Mesopotámico han reactivado el ramal que va a Paraná y están evaluando la posibilidad también de reactivar el ramal que va a Rojas, provincia de Buenos Aires.

2.46 Observó que su mayor orgullo es el Programa SociALL, programa de auxilio y de ayuda a la comunidad. Ese programa es dividido en varias acciones:

- i) Acción en inmuebles cuando encuentran inmuebles que pueden servir a la comunidad y que a la empresa operativamente no le sirven o que no están utilizando por el momento, hacen convenios para que la comunidad pueda usar plazas, algunos galpones, algunas cosas.
- ii) Tienen convenios con escuelas técnicas por los que toman estudiantes, desarrollan productos en escuelas técnicas.
- iii) El Programa Bienvenidos, donde toman un grupo de chicos de la primaria para pasar un día en ALL para que vean su operación, cómo se maneja la empresa, qué es un tren.
- iv) Tienen el Programa de Prevención de Accidentes, por el que van a las escuelas y les cuentan a los chicos que el tren es peligroso, qué hay que hacer cuando viene un tren. Gracias al cual han disminuido mucho los niveles de accidentes de pasos a nivel.
- v) Tienen el Programa Manos a la Obra, donde los trabajadores de ALL van y ayudan a refaccionar, a pintar, por ejemplo, una escuela.
- vi) Tienen el Junior Achievement, por el cual llevan chicos que pasan con algunos de sus gerentes y ven cómo es trabajar en una empresa, qué hacen los gerentes. Pasan el día completo aprendiendo y viendo cómo es el mundo después que ellos crecen.
- vii) Tienen el Programa AmbientALL, que es un programa basado en mejores prácticas para la gestión ambiental.
- viii) Además tienen otras actividades vinculadas con el Día del Niño y demás.

2.47 Comentó que recientemente dentro del Programa SociALL, hicieron la remodelación del tren de pasajeros de la provincia de Entre Ríos, un tren que corre desde Basavilbaso a Villaguay, y también va a Concordia algunos días de la semana. Tren operado en conjunto por ALL y la propia provincia de Entre Ríos. Tomaron ese tren y lo remodelaron completamente, lo pintaron con los colores de la bandera de Entre Ríos, hicieron la inauguración y ese es un tren gratuito, un tren social, demostrando la buena voluntad de ALL incluso hacia las políticas del Gobierno.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

2.48 Mencionó que han obtenido algunos premios y reconocimientos. Estuvieron en la Revista Apertura en el ranking en los años 2002, 2003 y 2004 como una de las mejores empresas para trabajar. En el 2004 fueron seleccionados entre las mejores empresas. En ese *pool* o grupo de empresas había empresas renombradas, grandes, importantes.

2.49 Resaltó que obtuvieron la certificación de calidad ISO 9001 por el BVQI. Y recibieron un premio EIKON por los programas de incentivo al personal y por los sistemas de comunicación interna de ALL.

2.50 Para finalizar, expresó que es un resumen de lo que consideran sus logros, que es una recuperación y el reposicionamiento del modo ferroviario en el transporte de carga; incrementaron la participación de los ferrocarriles en las economías regionales; están logrando una confianza y una participación más activa de sus clientes; están incrementando la eficiencia de los bienes del Estado y están contribuyendo para la reducción de lo que se llama costo país o costo argentino.

2.51 Por último, reiteró que su visión es ser la mejor empresa de América Latina, y su misión es proveer logística confiable a sus clientes.

Conforme el Orden del Día, realizó su exposición la **Dra. Mariana Laura GROSSO** en representación de la **DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA NACIÓN**.

3.1 Comenzó remarcando la necesidad de crear un marco regulatorio del sistema ferroviario de pasajeros y de carga.

3.2 Manifestó que realizaron un análisis de la documentación que se encuentra agregada en los expedientes de renegociación de los contratos e hicieron una clasificación de irregularidades e incumplimientos a los contratos de concesión.

3.3 En cuanto a las inversiones, señaló que 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 mantenimiento de la infraestructura es extremadamente deficitario.

3.4 Prosiguió expresando que se ha dicho también en cuanto a la integridad de la infraestructura ferroviaria: 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, lo que se ha dado en llamar usualmente como "servicios de demanda".

3.5 Manifestó que esa 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.

3.6 Expresó que también se ha dicho 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.

3.7 Recordó que respecto a las obras de arte y al estado, la CNRT ha dicho 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.

3.8 Observó que 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.

3.9 En cuanto a los cruces, resaltó que 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.

3.10 En cuanto a las barreras semiautomáticas, señaló que no fueron autorizadas por la autoridad de control porque no satisfacen ciertas condiciones de seguridad exigibles y se está en discusión con el concesionario.

3.11 Puntualizó que el sistema de comunicaciones de circulación de los trenes fue instalado hace más de cuatro años,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

a pesar de que no fue formalmente autorizado.

3.12 En cuanto a los seguros y garantías del contrato, puso de relieve que los seguros obligatorios presentan irregularidades: no se renovó la garantía de cumplimiento del contrato encontrándose sin cobertura desde el mes de septiembre de 2003. Así como que no se 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.

3.13 En cuanto a las tarifas, manifestó que el régimen tarifario establecido a través del Límite Superior Tarifario fijado en el contrato de concesión, ha sido superado desde el año 2002.

3.14 Recordó que las obligaciones contractuales respecto a los inventarios de bienes de la concesión registran permanentes incumplimientos.

3.15 En cuanto a calidad del servicio concesionado, manifestó que no ha alcanzado los requisitos mínimos de velocidad de circulación y carga por eje.

3.16 Continuó expresando que el Concesionario ha reutilizado activos sin la previa autorización del concedente.

3.17 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.

3.18 También manifestó que, uno de los informes destaca que, producto de los significativos apartamientos a sus obligaciones, ALL Central reúne varias causales de rescisión del contrato.

3.19 Entrando propiamente a las Cartas de Entendimiento, 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.

3.20 En cuanto a las tarifas llamó su atención que en las Cartas de Entendimiento no exista ninguna referencia al tema tarifario y en especial a los Límites Superiores Tarifarios, toda vez que la tarifa media en toneladas de granos ha variado con posterioridad a 2002 entre el 35 y el 163 por ciento para las distintas concesionarias de carga. Sólo se efectúa una mención en los informes de justificación.

3.21 Observó 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.

3.22 Opinó que el alto nivel de incumplimiento de los Concesionarios a sus obligaciones asumidas ante el Estado Nacional, muy especialmente en lo que respecta a los planes de inversión y mantenimiento, es justificado por la UNIREN por la merma de los ingresos estimados por las empresas en sus ofertas, tanto en tonelajes como en distintas medidas, siendo ésta una variable que compone el riesgo en presario que hicieron al asumir al momento de tomar la concesión.

3.23 Resaltó que en la Carta de Entendimiento no se prevén inversiones sino solo obras de mantenimiento. A su criterio, ello es evidente en la forma que se define el monto a invertir por los Concesionarios: solo como porcentaje de sus ingresos.

3.24 Manifestó que las verdaderas inversiones, en compra de material rodante, mejora tecnológica o construcción, requiere de una inversión inicial y un recobro progresivo que no están previstos en estos acuerdos.

3.25 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.

3.26 En cuanto al estado de los bienes c oncesionados, señaló que 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 las Cartas de Entendimiento. Esto en el marco de la protección de los bienes que integran el patrimonio nacional.

3.27 En cuanto a la categorización de las redes, expresó que 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:

- a)- Se violan los principios básicos del servicio público.
- b)- No refleja las necesidades potenciales de la demanda insatisfecha.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- c)- 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.
- 3.28 Puntualizó que 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.
- 3.29 Recordó 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 sobreutilización de las redes viales, con el consecuente deterioro y riesgo para todos aquellos que la circulan.
- 3.30 Resaltó 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.
- 3.31 Manifestó 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.
- 3.32 Por último, y para sentar la posición del Defensor, señaló que el Defensor del Pueblo considera que están dadas las condiciones para que estos contratos sean rescindidos.
- 3.33 Continuó expresando que atento a las irregularidades observadas en el expediente de renegociación, denunciarán a la Fiscalía de Investigaciones Administrativas a fin de que tome la intervención que le compete, dado que estaría comprometido el estado y conservación de parte del patrimonio nacional.
- 3.34 Por último, el Defensor del Pueblo se reservó los derechos de iniciar las acciones administrativas y legales que correspondan.

Continuando con los expositores, tomó la palabra el **señor Luis Antonio BENÍTEZ**, particular interesado.

- 4.1 Comenzó aclarando que se referiría en especial a la concesión del ex Ferrocarril General Urquiza, por desconocer la operatividad de su homónimo, el General San Martín.
- 4.2 Consideró que los informes realizados por la CNRT, hechos públicos por los medios, son más que elocuentes. Y que el Concesionario ha demostrado la falta de mantenimiento en sus ramales secundarios, tanto en vías como en obras de arte. 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 depreciado por el Concesionario para la explotación por parte de una pyme.
- 4.3 Manifestó que las obligaciones con el Fisco son diferentes a las contraídas por la empresa ALL Mesopotámica. De esta manera el Concesionario se desliga de una responsabilidad que no va a cumplir y el Estado otorga una herramienta y asesoramiento para que mediante el ingenio y esfuerzo de quienes componen esas pymes se logre trasladar las provisiones o insumos regionales a un costo menor y éste a la vez sea reflejado no solamente en el precio final del producto sino también en la creación de fuentes de trabajo.
- 4.4 Expresó que la promocionada reactivación ferroviaria impulsada por el gobierno es referible a los ferroviarios, sin duda, sea de pasajeros o de carga, sean las concesiones multinacionales, nacionales, provincial o constituidas por pyme, pues la solución es única: producir, vender y mejorar lo producido, cobrar por lo producido y luego sí vaciar antes de producir de vuelta.
- 4.5 Con respecto a la concesión, opinó que el mismo Concesionario es consciente de que está por debajo de otros Concesionarios ferroviarios en lo que es conservación, reparación y mantenimiento, tanto en unidad tractiva como remolcada y tendido férreo.
- 4.6 Mencionó que la empresa Ferrosur es de capitales brasileros y ha iniciado inversiones millonarias en locomotoras, vagones y tendido de ramales. El Estado brasiler ha dispuesto sanciones económicas a ALL en el pasado por incumplimiento y deficiencia. Estas exigencias impuestas por el Estado han llevado a esta compañía a ser una de las mejores en el territorio brasiler.

A continuación, se convocó al **DIPUTADO DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE ENTRE RIOS**, señor



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Julio César ALDAZ, quien no se encontraba presente en la sala de la Audiencia. Luego de lo cual, conforme el Orden del Día era el turno de los señores representantes **del GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE MISIONES**, **Oscar Eduardo PERRONE**, en su carácter de **Subsecretario de Obras y Servicios Públicos**, y **Marcelo Ricardo BACIGALUPI**, en su carácter de **Director General de Obras Públicas**, quienes no pudiendo hacerse presentes en la Audiencia, hicieron llegar por Secretaría una presentación por escrito, la cual se describirá en la segunda parte del presente informe.

Continuando con las disertaciones conforme el Orden del Día, se convocó al **señor Héctor Teodoro POLINO** en representación de **CONSUMIDORES LIBRES COOPERATIVA LTDA**, quien no se encontraba presente en el recinto, por lo que tomó la palabra el siguiente expositor, en su carácter de **Intendente de PASO DE LOS LIBRES** y **Presidente de la MICROREGION DEL CENTRO SUR CORRENTINO Y NORESTE ENTRERRIANO**, el **señor Eduardo Alejandro VISCHI**.

5.1 Aclaró que concurrió a la Audiencia en representación de la Micro Región del Sur Correntino y Noreste Entrerriano, una región que tiene muchas intenciones de crecer y donde son neurálgicos y estratégicos los medios de transporte y comunicación.

5.2 Manifestó que entienden que si se va a trabajar en la renegociación de los contratos de concesión de este servicio es necesario el fortalecimiento de estas líneas, apuntando a transporte de carga y pasajeros.

5.3 Señaló que 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.

5.4 Expresó que para ellos 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 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.

5.5 Mencionó que Corrientes es una provincia que tiene un potencial de desarrollo de la actividad primaria, y fundamentalmente su micro región quiere apuntar a la industrialización, pero necesita que se tenga en cuenta este tipo de fortalecimientos de estos ramales, y que estén completamente comunicadas por lo menos las vías existentes.

5.6 En segundo lugar, resaltó ser el Intendente de la ciudad de Paso de los Libres, donde tienen un inconveniente bastante serio con respecto a la situación de las maniobras del transporte de carga de la empresa, que son realizadas permanentemente en el centro de la ciudad. Con lo cual obligan al corte permanente del tránsito y dividen la ciudad a la mitad. Paso de los Libres está extendida en una ciudad donde cortándola al medio, 20 mil habitantes quedan de un lado y 20 mil quedan del otro.

5.7 Opinó que cuando se pensó en la estación de maniobra, seguramente no se pensó en lo que es hoy Paso de los Libres. Los cortes son de más de 20 minutos en distintos horarios del día, y fundamentalmente los servicios de salud están en el centro, y los barrios nuevos del Instituto de Vivienda quedan prácticamente totalmente desconectados de la ciudad.

5.8 Entendió que es necesario pensar en varias alternativas y recordó que existe una demanda por parte del pueblo de Paso de los Libres contra la empresa, contra el Ministerio de Obras Públicas y contra el Municipio, donde solicitan que se tome alguna medida al respecto, como puede ser retirar ese centro de maniobras del centro de la ciudad, o realizar algunas obras de infraestructura vial que puedan servir para sortear este tipo de inconvenientes.

5.9 Dejó planteada la cuestión en forma oral, y señaló que se puede ampliar acompañando la documentación correspondiente que está agregada en el expediente, que está con sentencia.

Se invitó a hacer uso de la palabra al **señor Oscar Raúl GARCIA** en su carácter de particular interesado.

6.1 Aclaró que se referiría a una exposición de la Carta de Entendimiento desde la perspectiva del trabajador ferroviario. Para lo cual efectuó una pequeña reseña histórica para saber dónde estaba, dónde se encuentra en el presente el trabajador ferroviario en el contexto de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, y hacia dónde van.

6.2 Señaló que quizás muchos han olvidado que el trabajador ferroviario en el año 1990 se encontró en la sociedad denunciando lo que se avecinaba, el advenimiento de las privatizaciones, era la caducidad, era la ausencia de un sistema ferroviario, y salieron a la sociedad a decirlo. Recurrieron a los municipios, a las Cámaras de Senadores y



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Cámaras de Diputados provinciales, y a la Cámara de Senadores y Cámara de Diputados nacionales, y a todo órgano que representara a algún sector de la sociedad; también a universidades y centros de estudios donde se forman los argentinos del futuro.

6.3 Expresó que en respuesta encontraron decrecimiento, una total desazón y una total ignorancia del tema. La sociedad argentina en ese momento pretendía otra razón; no creía en los ferrocarriles, no creía en un sistema ferroviario estratégico.

6.4 Recordó que para los trabajadores ferroviarios todo lo enumerado fueron respuestas leves. La peor respuesta fue el rechazo que gran parte de la sociedad les hizo sentir, porque era mucho más fácil para esa sociedad creer en el *speech* privatista que todos los días un periodista emitía por radios y canales de televisión.

6.5 Continuó relatando que luego el trabajador ferroviario se encontró en una transición, estaba en la órbita privada. Tampoco se quedaron en una situación estéril. Salieron a denunciar que el sistema ferroviario seguía en mal estado. Denunciaron que era imposible cumplir con el marco regulatorio que se establecía, en base a su humilde experiencia.

6.6 Mencionó que el trabajador ferroviario de pronto se encontró, como toda la sociedad, inmerso en una crisis terminal en los años 2001-2002, donde cambiaron el país en 24 horas. Donde era organización había desorden, donde había cláusulas había desertión, donde había pacto de pagos había cesión de pagos. Sin embargo, el trabajador ferroviario cobró en tiempo y en forma, por una sencilla razón: esta empresa ferroviaria no abandonó, como muchas, el país. Apostó. La crisis también era una oportunidad. Esta empresa podía haber liquidado sus bienes y podía haber recalado en un paraíso fiscal, como hicieron muchos. Sin embargo, se consensuó, se trabajó en conjunto, y entre trabajadores y empresa se acordó que había que seguir, que había que luchar, que había que apostar al sistema ferroviario.

6.7 Manifestó que eso significó para el trabajador ferroviario algo de mucha importancia, porque no solamente estaba hablando de un presente positivo sino que a través de proyectos de largo plazo se estaba hablando de estabilidad, que no es poco para un trabajador, con todo lo que esto implica en la parte material, en la parte física y en la parte psíquica.

6.8 Resaltó que también se produjo una apertura para que tuvieran acceso al conocimiento del movimiento de la empresa. Comenzaron a generarse espacios participativos, donde su experiencia ferroviaria se pudo volcar en el día a día y eso les ayudó a cometer menos errores y que la empresa tenga un canal viable, potable.

6.9 Expresó que para ellos este contexto socioeconómico del país hace posible, hace factible, que la Carta de Entendimiento se transforme en una carta de cumplimiento. Confían en que esta empresa, que tiene trabajadores ferroviarios, lo puede hacer viable.

6.10 Señaló que tienen un presente que les da un marco positivo con capacitación, con ingresos, y que es un factor importantísimo para los trabajadores cuando están tratando de luchar día a día contra el desempleo.

6.11 Por último, manifestó su confianza en que la empresa ALL puede cumplir con las pautas y en el control del Estado; un contralor eficiente es lo que da certeza a las empresas, es lo que da estabilidad a los inversores y es lo que brinda seguridad a los clientes y a los usuarios.

Acto seguido, efectuó su disertación el **señor Ricardo Henner MARTINEZ**, en representación de **LTI S.R.L.**

7.1 Manifestó que concurrió en representación de la empresa LTI, Logística del Transporte Intermodal y de Debrar S.A., empresas que participan hace más de diez años en el mercado ferroviario como operadores logísticos de transporte internacional.

7.2 Mencionó que basan su trabajo en la infraestructura ferroviaria que vincula a Argentina con los países limítrofes, trabajando con Brasil, Chile, Bolivia, Uruguay y Paraguay y utilizando casi todos los ferrocarriles argentinos, tanto la línea Belgrano como las líneas de ALL para su trabajo.

7.3 Señaló que la sede central de su empresa está radicada en Buenos Aires y cuenta además con oficinas y representantes en todos los países donde opera y en los puntos fronterizos.

7.4 Mencionó que la base de su servicio de logística es el sistema ferroviario y montado sobre el mismo ofrecen a los clientes el transporte puerta a puerta, agregando al ferrocarril los servicios de trasbordo de camiones para lograr un sistema integrado de los diferentes modos de transporte, lo cual, visto desde la óptica de los exportadores e importadores argentinos, se traduce en mejores costos del transporte de sus mercancías, lo que en ciertos casos viabiliza la operación del comercio internacional.

7.5 Expresó que por otro lado, se trata de un servicio integrado que disimula las falencias del sistema ferroviario en el traslado de las mercancías entre las estaciones y el destino final de las mismas, que serían los depósitos de los



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

clientes.

7.6 Resaltó que más del 80 por ciento de las mercaderías operadas por LTI y Debrar, que suman alrededor de 100 mil toneladas por año, utilizan el corredor San Pablo-Buenos Aires y los servicios ferroviarios de América Logística, tanto en el sector brasilero como en la parte argentina, sobre las vías del ex Ferrocarril Urquiza en el corredor Zárate-Paso de los Libres-Uruguayana.

7.7 Observó que en general las mercaderías transportadas por este sistema se caracterizan por ser cargas con volúmenes concentrados en despachos medianos, de máximo de diez containers de veinte pies, los cuales se benefician por la rebaja de costos en comparación con otros modos de transporte.

7.8 Manifestó que también las mercaderías que transportan se caracterizan por tener un bajo valor FOG y la incidencia del costo del traslado en el valor final es muy importante y puede definir la posibilidad de comerciar las mismas. Citó por ejemplo la importación de bauxita, que se usa en el proceso de purificación de aguas argentinas, el hidróxido de aluminio de Minas Gerais y los refractarios de Belo Horizonte.

7.9 Recordó que también uno de sus principales trabajos es la exportación de bentonita desde la zona de Neuquén hacia Joinville y San Pablo y también la exportación de bobinas de acero.

7.10 Luego de esta breve descripción consideró importante profundizar sobre la participación e importancia de los servicios que brindan las empresas ferroviarias y que representan la base de toda la actividad logística descrita. En este sentido, y a partir del arribo de ALL al negocio, han logrado triplicar los volúmenes transportados y año a año se nota el crecimiento del sistema propuesto.

7.11 Señaló que ese crecimiento se debe a dos factores: ALL fue introduciendo continuas mejoras, tanto en infraestructura como en servicios, y han logrado acuerdos en la relación entre ALL y su empresa. ALL mejoró sustancialmente la infraestructura de sus principales terminales, denominadas como base de operaciones en San Pablo, en Uruguayana, en Paso de los Libres y en Zárate, mejorando las operaciones de transferencia de carga, y también se redujeron los tiempos de viaje y el sistema fue evolucionando hacia un sistema confiable, tanto en la conservación de la carga como en los tiempos de entrega.

7.12 Puso de relieve que por otra parte, sus empresas participan en las inversiones sobre infraestructura ferroviaria sobre la base de acuerdos y convenios de transporte e inversiones para obras que agregan valor al servicio ferroviario.

7.13 Continuó mencionando que LTI y Debrar construyó en la estación Zárate un moderno depósito de 1.500 metros cuadrados cubiertos y otro tanto para el consolidado de containers y operación de camiones, sobre la base de un contrato de operación logística de diez años de duración.

7.14 Manifestó que a nivel estratégico la vinculación con ALL es de fundamental importancia para el desarrollo de su actividad, y la sinergia entre ambas empresas es la clave que les permite que día a día puedan dar mejores servicios y sostener el continuo crecimiento de las operaciones multimodales de carga, depósito y transporte de mercancías entre Brasil y Argentina.

7.15 Señaló que el hecho de contar con una empresa ferroviaria que puede transportar grandes volúmenes de carga por la vía terrestre representa un importante aporte al intercambio comercial entre Argentina y Brasil, teniendo en cuenta que ALL ha logrado que los volúmenes transportados por el sistema ferroviario llegaran a tener en la actualidad un peso importante en el global del comercio entre ambos países, convirtiéndose el modo ferroviario en una interesante alternativa para los usuarios y de alguna manera también regular el precio de los fletes internacionales.

7.16 Para concluir, expresó que su empresa requiere de una muy buena administración por parte de las empresas ferroviarias que representan la base del sistema logístico que comercializan. En este sentido, la respuesta de ALL a sus inquietudes y proyectos ha sido óptima y se demuestra en los resultados obtenidos desde la aparición de ALL en el sistema.

7.17 Expresó que LTI y Debrar continuarán con la misma política aplicada hasta ahora, fundamentada en el trabajo conjunto con las empresas ferroviarias dirigido a mejorar día a día el servicio de transporte. Preveen profundizar su alianza con ALL mediante convenios e inversiones que permitan aumentar aún más la participación del sistema ferroviario en el transporte terrestre internacional.

Posteriormente, siguiendo el Orden del Día, se convocó al **señor Juan Pablo BONFICO**, en representación de **FORESTAL BOSQUES DEL PLATA S.A.**, quien no se encontraba presente en la sala de la Audiencia, razón por la cual pasó a exponer el **señor Mario Ernesto BRAVO**, en su calidad de particular interesado.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

8.1 Manifestó ser particular interesado, así como ser hijo de ferroviario de Justo Daract, San Luis. Recordó la situación en la que se vieron todas las poblaciones desprotegidos en el momento que se privatizaron los ferrocarriles y el General San Martín.

8.2 Dijo que padres y abuelos bajaron su estima hasta perder la vida, porque realmente sentían de corazón lo que era ser ferroviario, y vieron todos esos años mirando sus máquinas a vapor y mirando esa nueva tecnología de las máquinas diésel, eléctricas, que se iban decayendo.

8.3 Mencionó que con esa actitud de hijo de ferroviario, muchas veces defendió en una banca del Concejo Deliberante de Justo Daract lo que era activar los ferrocarriles y pedir que quienes eran los responsables, las autoridades, determinaran volver a empezar y volver a construir lo que tanto sacrificio le costó a sus abuelos y padres.

8.4 Expresó que actualmente se siente realmente consustanciado con las empresas que en las áreas de su ferrocarril, tanto Justo Daract como Villa Mercedes y San Luis, construyen y han mejorado la estima de sus pueblos al llegar a las cosas más sensibles de los sentimientos de los seres humanos. Hoy pueden ver las escuelas técnicas, en las cuales estuvo su padre como instructor de las máquinas diésel, sacando casi 60 y pico de tandas de ferroviarios y de conductores de ferrocarril. Hoy las ven funcionar y las ven traducidas en un esfuerzo, por lo que sus hijos y su familia están felices de recibir a este ferrocarril.

8.5 Recordó que cuando recién se privatizó el ferrocarril, comenzó con una empresa que era Pescarmona, que realmente no daba la satisfacción ni tampoco se reflejaba la puesta en marcha de esto que parecía que iba a ser el futuro y que iba a comenzar a andar las vías, andar los rieles, andar las ruedas.

8.6 Continuó relatando que después de que transcurrió un tiempo desde que asumió el nuevo concesionario, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, encontraron una respuesta en la felicidad de sus pueblos y de su gente, y en la gente profesional que se está perfeccionando. La razón social de sus programas hace que realmente se interpreten y se integren las sociedades y los pueblos abandonados que habían quedado a la vera de las vías y que las fuentes de trabajo, como en San Luis, donde se habían previsto las zonas francas de Justo Daract, comiencen a funcionar. Y así también ocurre con las zonas agrarias y agrícola-ganaderas, en las que iban a comenzar a trabajar con esto que era el transporte de carga. Hoy las ven funcionar, circulan, pueden decir que en su tierra está volviendo a ser generada una fuente de trabajo interesante e importante.

8.7 Expresó que sentimentalmente se allanó a hablar solamente de la razón social en la que los pueblos han avanzado. Se han recuperado las estaciones de ferrocarril, donde en algunos casos funcionan centros culturales, y también las empresas que en este momento tienen el ferrocarril hacen aportes hacia las escuelas técnicas y hacia las personas que están discapacitadas y tienen que ser ayudadas. En este caso en Justo Daract y en Villa Mercedes están siendo asistidas por la empresa. Estas razones que parecen insignificantes, a ellos los llena de satisfacción. Saber que se ha vuelto a generar una autoestima de su ciudadanía, los tiene bien felices.

8.8 Concluyó manifestando que un simple tren, desde las estaciones del ferrocarril de Justo Daract hasta donde se arman los trenes, que era la playa de avanzada de 36 vías del ferrocarril, un simple tren de un vagón y una máquina locomotora, el Día del Niño hizo feliz a su pueblo, porque en esa oportunidad se llevó a los niños desde la mañana a la noche circulando, ayudando así a que sus niños vean otra vez pasar los trenes y anden arriba de ellos. Es muy importante lograr todos los objetivos técnicos en esto y los objetivos que pueda tener el Ministerio y la Secretaría de Transporte de la Nación; pero también es importante integrar en la ciudadanía a toda la población y a todas las poblaciones que habían quedado abandonadas.

Continuando con la lista de oradores, tomó la palabra el **señor Alejandro Leonardo Repetto**, particular interesado.

9.1 Aclaró que se presentó en su carácter de Viceintendente de la ciudad de Monte Caseros, una ciudad de 30 mil habitantes que está ubicada al sur de la provincia de Corrientes, en el límite con Entre Ríos, y también limita con Uruguay y Brasil. Ciudad de ferroviarios, de muchos ferroviarios que lamentablemente, como dijeron oradores anteriores, allá por la década del 90 dejaron de serlo.

9.2 Señaló que el tren volvió a pasar por Monte Caseros, y que todavía anhelan que desde Monte Caseros a la 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.

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

9.4 Manifestó su agradecimiento con la empresa ALL, porque los ha ayudado a los montecasereños en la desafectación de algunos inmuebles que ha permitido al municipio de Monte Caseros desarrollar distintas actividades y tareas, especialmente la Casa de la Cultura, la Dirección de Deportes y la Dirección de Turismo, que funcionan en espacios cedidos por ALL y que obviamente a través de la ONABE han logrado la donación.

9.5 Mencionó que han entregado inmuebles en comodato, en préstamo de uso, a favor del Instituto Superior del Profesorado I.20, Presbítero Doctor Alfredo Ramón Meyer, donde se estudia profesorado de Historia, Lengua y Literatura y Matemáticas. Y manifestó su esperar que sigan extendiendo ese comodato, porque allí se educan sus chicos, sus hijos. Además, funciona en el mismo edificio la Escuela Profesional Fernando Erro, que son artesanos que estudian en esa escuela.

9.6 Expresó que también han recibido en su comunidad la donación de dos vagones, donde funcionan bibliotecas populares. Hay dos bibliotecas populares en Monte Caseros: una es la Biblioteca de Villa Fedulo y que además funciona en Parada Labougle una comunidad muy pequeña unida a Monte Caseros, una biblioteca popular en un barrio muy humilde de la provincia de Corrientes y de la localidad departamento de Monte Caseros.

9.7 Señaló que también recibieron la desafectación de un terreno en favor de la Municipalidad de Monte Caseros, donde construyeron 16 viviendas con créditos del Banco Hipotecario Nacional.

9.8 Continuó recordando que en el año 2002 recibieron una ayuda en alimentos, en donde ALL posibilitó que un comedor de 120 chicos recibiera durante todo un año todos los alimentos: carnes, verduras, frutas, y también todo lo que se utiliza para cocinar: fideos, arroz. También en ese mismo año se realizaron donaciones de leche en casi todas las escuelas, y azúcar, así también en el asilo de ancianos de su localidad. También recibieron donaciones de leche y azúcar durante dos años en la Escuela N° 431 y en la Escuela Especial N° 8, que es para chicos discapacitados. Recibieron la donación de elementos escolares, una mochila que ALL preparaba para los chicos de las escuelas, de la Escuela N° 88, del Centenario. En la Escuela N° 88 del Centenario también recibieron la donación de ALL para la pintura de toda la escuela. En la Iglesia San José, del barrio Florida, recibieron el mantenimiento de un merendero durante dos años, con leche y azúcar. Se organizó, en forma conjunta con ALL, el gremio de la Unión Ferroviaria y el partido Justicialista, la fiesta del Día del Niño, y recibieron de parte de ALL 2.500 juegos para festejar con los niños de Monte Caseros así también como el chocolate y la factura para 4 mil chicos. También recibieron en la Asociación de Discapacitados de Monte Caseros, la donación de camas y sillas de rueda.

9.9 Prosiguió mencionando que los chicos de la ENET N° 1 Pedro Ferré, todos los años efectúan pasantías estudiantiles, donde la empresa les permite desarrollar sus capacidades en las instalaciones de los talleres de Monte Caseros. Los talleres de Monte Caseros supieron albergar algo más de 600 obreros. Hoy hay bastante menos. Mucho les gustaría que el taller de Monte Caseros vuelva a ser aquél de los años mozos, de los años 80, que tenía 600 obreros.

9.10 Finalmente, manifestó que les gustaría también que esta empresa continúe con el desarrollo de los ferrocarriles y puedan unir Monte Caseros con Corrientes y hacer la unión bioceánica que tanto anhela la provincia de Corrientes.

A continuación, tomó la palabra en calidad de particular interesada la **señora Martha KOZLOWSKI**.

10.1 Comenzó relatando ser vecina de la Ciudad Jardín, Lomas del Palomar, provincia de Buenos Aires, y se presentó en la Audiencia Pública a fin de manifestar disconformidades sobre los siguientes puntos:

10.1.1. 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 y una minuciosa evaluación de inversiones y destino sobre el referido predio, que deben estar sujetas a Audiencia Pública. Este punto no está siendo evaluado.

10.1.2 En concordancia con las políticas de ahorro energético impuestas por el Estado nacional, de reducción de frecuencia de trenes y de reducción de velocidad de los mismos, se hace imprescindible un análisis detallado y un marco de obligaciones exhaustivo por parte del Concesionario en cuanto al uso del predio Talleres Alianza. Este ítem no está siendo evaluado.

10.1.3 Con relación a la cláusula cuarta de la Carta de Entendimiento, que establece la presentación del estado de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

bienes inmuebles de la concesión a 180 días luego de aprobado el contrato, sostuvo que es improcedente una obligación posterior de recepción de los bienes una vez homologado el Contrato de Concesión, en razón de que los principios jurídicos básicos de las normas contractuales sostiene que los inventarios deben ser presentados juntamente con el contrato de los que son parte. Caso contrario se corre el riesgo de ser estafados por el Concesionario en connivencia con el Estado.

10.1.4 En relación a las obligaciones que el Estado asume en razón de la estatización del ramal del ferrocarril San Martín en el tramo Retiro-Pilar, éste asume una serie de obligaciones, entre otras la de la manutención de los predios linderos al ferrocarril, no siendo esto objeto del Contrato de Concesión. Por ello, el plan integral de rehabilitación de servicios ferroviarios de pasajeros a cargo del Estado nacional es un plan que aún no ha sido presentado y forma parte integrante de la Carta de Entendimiento, por lo tanto no puede ser analizado por la Audiencia Pública ya que no existe. Debe contarse con ese documento a fin de conocer en la Audiencia tanto las obligaciones contractuales del Concesionario como de aquellas que quedan en manos del concedente

10.1.5 Con relación a la cláusula duodécima, límites de la concesión, denunció que en las estaciones Palomar y Caseros se han realizado tareas que implicaron el levantamiento de rieles de vías objeto de la concesión, lo que implicó modificaciones en la traza que sería analizadas en la Audiencia y cuyas modificaciones no están contempladas en el texto de la Carta de Intención.

10.1.6 Con relación a la cláusula décimo segunda de los límites de la concesión, el Acta Acuerdo establece que las delimitaciones que se estipulen incluirán los trámites de afectación y desafectación, pero no determina cuales son los límites exactos. Preguntó: ¿debemos conocer los ciudadanos al momento de la presente Audiencia Pública cuál es el predio y los límites geográficos de la concesión o simplemente debemos seguir ciegos respecto de qué es lo que está cediendo el Estado?

10.2 Aprovechó la oportunidad para hacer pública la presentación realizada juntamente con otros ciudadanos en relación a la desafectación que el Estado nacional ha efectuado a favor del municipio de Tres de Febrero, mediante la homologación con fecha 29 de julio de 2005, del convenio entre el municipio, la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal y la empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL S.A. y AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA S.A., en total contravención con los principios de orden jurídico.

10.3 Manifestó que la concesión debe finalizar, luego el Estado debe por ley nacional desafectar el predio de su dominio a favor de la provincia de Buenos Aires, y ésta al aceptar da al municipio la posibilidad de zonificar dicha área con el fin de determinar el uso que el código de planeamiento urbano local le asigne. Todo ello, en referencia a las playas de carga Lourdes, Villa Lynch, El Palomar y Martín Coronado, cuya incorporación al patrimonio municipal el Estado nacional cedió, violando todo mecanismo republicano y democrático.

10.4 Continuando con el análisis de la Carta, respecto de la Cláusula décimo cuarta: uso temporal de los predios ferroviarios, rechazó enfáticamente la inclusión de los términos sobre convenios precarios. Esta figura sólo atenta contra la seguridad jurídica de los terceros y del propio municipio afectado de la concesión, imponiéndoles obligaciones de mantenimiento y custodia, sin recibir nada a cambio, y permitiendo al concesionario reasumir la tenencia del bien cuando éste lo solicite, en condiciones de habitabilidad.

10.5 Por último consideró que es improcedente el someter a Audiencia Pública un documento como la Acta de Entendimiento, cuyo texto está desactualizado al punto de referirse en la cláusula décimo séptima puntos 17.1, 17.3 y 17.5 a montos que no ilustran de modo exacto la realidad económica.

10.6 Nuevamente preguntó ¿qué estamos avalando con esta Audiencia? ¿Deberemos solicitar ante la Justicia la nulidad de lo aquí actuado? ¿Cómo puede el Estado Nacional proponer la aprobación al Congreso de un Acta de Entendimiento que derive en la renovación de un contrato de concesión que diga que "dentro de los 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, conforme las pautas que defina el ONABE". El ONABE nunca presentó ninguna pauta sobre el particular. ¿Estamos frente a un nuevo atropello del Estado Nacional, quien incumple con las reglas y subestima a los ciudadanos?

Fue convocado a realizar su exposición el **señor Osvaldo MAZZAGLIA**, en su calidad de particular interesado.

11.1 Manifestó tener una serie de preguntas a formular y comunicó que las anexaría a la documentación para que puedan ser contestadas.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

11.2 Relató que se encontró en el año 2003 participando de la primera convocatoria, y manifestó querer saber por qué si se pedía una compensación, ahora se renuncia a la misma. La empresa pedía una compensación económica por el cambio de sistema económico que se había impuesto en aquel entonces.

11.3 Otra pregunta que tuvo radicó en el análisis que se hizo de la empresa en la Unidad de Renegociación de Contratos, ya que los usuarios no conocen ese análisis y nunca tuvieron la posibilidad de participar en dichas reuniones.

11.4 Expresó querer saber el estado de cumplimiento de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA en los dos contratos que tiene bajo su cargo.

11.5 Manifestó no estar 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.

11.6 En cuanto al estado de la red concesionaria, mencionó saber que recibieron los tramos con una velocidad mayor, velocidad comercial, y hoy prácticamente no se puede hablar ni de 30 kilómetros de circulación.

11.7 Destacó que 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, lo cual no alcanzó a comprender.

11.8 Respecto al anexo X, referido al tema de la ONABE, observó que se habla de Plan de Servicios de Rehabilitación de Pasajeros y se preguntó cuáles, dónde y cuándo se van a producir.

11.9 Con relación al tema de reclamos mutuos, opinó que en eso estaría de acuerdo, en la reinversión de esa deuda. Pero manifestó preferir que se invirtiera en uno o dos años y no en 16 o 17 años, como fue mencionado con anterioridad.

11.10 Mencionó que en el alquiler de los bienes que leyó en algún anexo, de galpones, playas, material rodante y tractivo, quisiera saber qué hará el Estado con ellos. Propuso 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.

11.11 Quiso poner especial énfasis en los bienes concesionados, el plan de mantenimiento y conservación que ha hecho ALL de los mismos.

11.12 Manifestó que su 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 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.

posteriormente, se convocó al **señor Carlos Gustavo RUBIN**, en su carácter de **Secretario de Gobierno y Planificación de la MUNICIPALIDAD DE CURUZU CUATIA**, Provincia de Corrientes, quien no se encontraba presente en la sala de la Audiencia.

Consecuentemente, siguiendo con el Orden del Día, tomó la palabra en representación de la **COMISIÓN VECINAL DE PUERTO VERDE DE TRES DE FEBRERO**, Provincia de Buenos Aires, el **señor Carlos Alberto CARAMES**.

12.1 Se presentó en su carácter de Presidente de la Comisión Vecinal Puerto Verde de Tres de Febrero, que es una asociación civil sin fines de lucro preocupada por el cuidado y la protección del medio ambiente, que cuenta con el respaldo de ochenta instituciones de la zona y la firma de 8.000 vecinos.

12.2 Comentó que Tres de Febrero es un municipio del primer cordón del conurbano bonaerense. Tiene apenas 46 kilómetros cuadrados de superficie territorial y 370.000 mil habitantes. Esto hace que tenga una densidad poblacional de más de 8 mil habitantes por km², siendo una de las mayores del Gran Buenos Aires. A su vez, tiene menos de 1 m² de espacios verdes por habitante, cuando organismos internacionales, como la Organización Mundial de la Salud y la ley provincial del suelo N° 8.912 recomiendan como mínimo 10 m² por habitante.

12.3 Continuó expresando que surge del Acta de Entendimiento sometida a consideración de la Audiencia Pública en las cláusulas 4, 12, 13, 14 y 19, la importancia de los bienes inmuebles cedidos en concesión al Concesionario, o bien por éste a terceros o al Estado municipal, en desmedro del hábitat y el ecosistema, adquieren entonces una necesidad vital.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

12.4 Mencionó que en la cláusula 12, límites de la concesión, se hace mención a un plazo de 180 días una vez firmado el acuerdo de negociación contractual para que la concesionaria presente a la ONABE la información requerida del Anexo 10. Es aquí donde se pretende desconocer los decretos del Poder Ejecutivo Nacional 1090/97 y 837/98.

12.5 Observó que en el primero de ellos se establece la desafectación de las playas de carga y descarga ubicadas dentro del ejido urbano de la ciudad autónoma de Buenos Aires y de otros centros urbanos del país, quedando bajo la órbita del ENABIEF, hoy ONABE, por Decreto del Poder Ejecutivo nacional N° 432/00. Así se establece que el Estado Nacional, como titular del dominio de las playas de carga, debe reasignar tales inmuebles a otras funciones sociales de interés común, que esos predios, al estar ubicados en los actuales centros urbanos, provocan un impacto urbanístico negativo al dividir barrios y sectores de las ciudades, aislándolos en perjuicio de los intereses comunes que los unen y caracterizan.

12.6 Prosiguió relatando que, en su artículo 4° establece el destino de los inmuebles desafectados de la concesión, destacándose por su importancia el inciso b) referido a la construcción de parques y plazas públicas.

12.7 Resaltó que en Tres de Febrero existe un predio ferroviario de aproximadamente 80 hectáreas, predio donde en una época se realizaban reparaciones y mantenimiento de locomotoras y vagones. Explicó que estaba haciendo referencia a los ex talleres Alianza y exhibió una imagen de los mismos.

12.8 Comentó que el predio, de propiedad nacional, divide áreas urbanas densamente pobladas de la localidad de Santos Lugares, Sáenz Peña, Villa Raffo, Villa Risso, Villa Parque Caseros, Villa Alianza y Caseros, en el Noreste del Conurbano y lindante a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a pasos de la avenida General Paz. Asimismo contaba con una profusa vegetación, constituida en su gran mayoría por árboles de la especie eucaliptus y otros arbustos, que a su vez cobijaban y eran el hábitat natural de importantes y diversas aves autóctonas.

12.9 Expresó que ese inmenso espacio verde era el lugar predilecto de los niños para sus habituales correrías infantiles y esparcimiento para las familias. Era común ver partidos de fútbol, remontar barriletes e incluso andar en bicicleta.

12.10 Resaltó que 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. A tal fin ya se han instalado numerosos contenedores y se están haciendo los trabajos para ubicar una grúa de gran porte para traslado y trasbordo de los mismos. Así mismo entran y salen del predio camiones de grandes dimensiones, muchos de ellos provenientes de Brasil y pertenecientes a la empresa concesionaria.

12.11 Recalcó que el paso de estos vehículos, que superan el tonelaje permitido, provocan roturas en el pavimento, vibraciones y rajaduras en las viviendas cercanas, así como que no menor es la contaminación de la atmósfera con la emanación de los gases de monóxido de carbono que expulsan sus caños de escape. Y denunció que la empresa concesionaria también ha destruido construcciones más que centenarias, desconociendo el pasado histórico y arquitectónico de los mismos.

12.12 Manifestó que se han levantado en su lugar galpones de casi una hectárea de superficie cubierta; se han destruido 30 eucaliptos, hecho reconocido por el subsecretario de Transporte Ferroviario de la Nación, ingeniero Antonio Luna, en una carta enviada a una vecina. También se dice en la misiva que la concesionaria realizará cada seis meses una evaluación de impacto ambiental.

12.13 Recordó que la ley general del ambiente 25.675/02 establece en su artículo 11 que toda obra o actividad que en el territorio de la Nación sea susceptible de degradar el ambiente o afectar la calidad de vida de la población, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como "previo a su ejecución".

12.14 Destacó que la concesionaria ya ha alterado en forma relevante, causando un daño ambiental que modifica negativamente el ambiente, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas o los bienes o valores colectivos, como bien señala el artículo 27 de la ley mencionada.

12.15 Resaltó que el daño ambiental ya ha sido ocasionado, pudiendo agravarse aún más con el proyecto en marcha. Y la evaluación de impacto ambiental no se ha realizado previamente, como indica la normativa vigente.

12.16 Expresó que con la construcción de edificios o construcciones de cualquier tipo se amplía la superficie cubierta, impidiendo el escurrimiento o absorción de las aguas fluviales que se volcarían hacia las zonas pobladas, provocando graves inconvenientes y elevación de las napas freáticas.

12.17 Observó que 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 la Carta de Entendimiento se han dignado mencionar



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

el cuidado, la protección y la preservación del medioambiente y los recursos naturales.

12.18 Puso de relieve que la empresa, a la cual se le pretende otorgar la concesión, es la misma que ha sido denunciada por contaminación con residuos tóxicos de acuerdo con la Ley 24.051, en la causa 2623/02, que tramita ante el Juzgado Federal de Primera Instancia en lo Criminal y Correccional N° 1 de San Martín. Es la empresa que, junto con la CNRT, el Ministerio de Economía, la UNIREN y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, se ha negado sistemáticamente a brindar información sobre el proyecto del parque logístico en cuestión.

12.19 Explicó que la ONG debió iniciar acciones judiciales a fin de acceder a la información solicitada y obtuvo un fallo judicial favorable en primera y segunda instancia, habiendo quedado radicada la causa en el Juzgado Federal en lo Contencioso Administrativo N° 9 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y ha quedado caratulada como Comisión Nacional Puerto Verde de Tres de Febrero c/Ministerio de Economía y otro s/amparo por mora en base a los decretos del Poder Ejecutivo Nacional 1172/03 y la Ley N° 25.831, que es la ley de derecho al acceso a la información pública ambiental.

12.20 Mencionó que no menor ha sido la opinión emitida por la Auditoría General de la Nación, que ha desautorizado la renegociación de los contratos con las empresas mencionadas y vinculadas entre sí debido al incumplimiento de las obligaciones asumidas oportunamente en materia de inversión, mantenimiento de material rodante y falta de conservación de los bienes recibidos, en especial por la destrucción de los galpones ferroviarios.

12.21 Y resaltó que la Defensoría del Pueblo de la Nación también recomienda la rescisión del contrato de concesión.

12.22 Entendió que también es importante señalar las innumerables intervenciones de los bomberos voluntarios de la zona, debido a focos ígneos que destruyeron vagones y galpones, desconociéndose el origen de los siniestros y la injustificada ausencia de personal especializado por parte de la empresa.

12.23 Por todo lo expuesto, en nombre y representación de la asociación civil sin fines de lucro cuya Presidencia ejerce, solicitó se deje sin efecto el proyecto parque logístico Alianza en el lugar que se pretende instalar. Las razones jurídicas y de hecho detalladas así lo abonan, en base a los artículos 41 de la Constitución Nacional, artículo 28 de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires, la ley general del ambiente 25.675 en su artículo 2°, en los principios rectores del artículo 4°, artículo 5°, artículo 10, artículo 11, artículo 22, artículo 27 y artículo 28, y por último, en los decretos del Poder Ejecutivo Nacional 1090/97 y 837/98.

12.24 En otro orden de cosas, quiso manifestar que le causó estupor y lamentó profundamente la ausencia la Audiencia Pública de la necesaria opinión de la Provincia de Buenos Aires, y en especial del municipio de Tres de Febrero, donde se va a desarrollar el proyecto cuestionado. Considera incomprensible cómo la Provincia y el Municipio no tengan nada que manifestar. Únicamente que se trate de una muestra evidente de indiferencia o bien de pleno y expreso consentimiento a un proyecto que provocará un daño ambiental perdurable para las futuras generaciones.

12.25 Expresó no estar en contra del progreso, y estar a favor de la vida en su más amplio concepto. Propuso un progreso que sea sustentable en el tiempo y que no perjudique al medio ambiente.

12.26 Citó a Ernesto Sábató, ilustre vecino de Santos Lugares: "A veces el progreso es reaccionario y la reacción, a veces, es progresista".

12.27 Finalmente, pidieron que el proyecto se concrete en otro lugar, que no divida poblaciones y no cause perjuicios a ella y al medio ambiente.

12.28 Manifestó que el hombre en su desmedido afán de acumular riquezas materiales y de dominar a la madre naturaleza, parece no haber entendido en su infinita soberbia que él no es su dueño sino simplemente un ser finito y mortal que la debe administrar cuidándola y protegiéndola de cualquier amenaza a su normal existencia.

12.29 Terminó expresando que no se trata de que el hombre intente dominarla; se trata más bien de que aprenda a convivir en armonía con ella, como lo hicieron los antiguos antepasados aborígenes. De lo contrario, más temprano que tarde, tomará conciencia de que toda la riqueza del mundo no puede comprar una alborada o un mágico atardecer, un bello cerezo en flor, el ruido de las olas del mar al golpear contra las rocas, o simplemente la suave caricia del viento en una agobiante jornada de intenso calor. Pero cuando tome conciencia de ello será tarde, posiblemente, demasiado tarde.

A continuación se convocó al **señor Julio Miguel MARTÍNEZ**, en su carácter de particular interesado.

13.1 En principio manifestó que el motivo de su presencia en la Audiencia Pública de la renegociación de los contratos de la empresa ALL Central era para solicitar que sea tenida en cuenta la desafectación del predio Ex Talleres



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Alianza en la concesión de dicho contrato, tomando como posibilidad lo expresado en los Decretos Nros.1090/97 y 837/98, en lo que se refiere a que este proyecto no puede realizarse en zona urbana.

13.2 Expresó que a los derechos que les otorgan esos decretos se agrega la Ley del Suelo de la provincia de Buenos Aires, Ley del Ambiente N° 25.675, los derechos del niño, y los derechos humanos por mantener una calidad de vida que les están arrebatando con el avance de este proyecto que se está ejecutando en los ex Talleres Alianza.

13.3 Comentó que las razones por las que no quieren los vecinos al predio Alianza este proyecto allí, tienen dos enfoques. Uno es dentro del predio. En ese lugar y por propia naturaleza se formó un ecosistema existente antes del uso ferroviario en 1907. El arbolado eucalipto que consta en fotos aéreas de 1998 se redujo en un 50 por ciento. Como consta en una fotografía que mostró en la sala.

13.4 Según lo que indicó en la foto, que manifestó databa de fecha anterior a empezar la destrucción de ese lugar, actualmente no se encuentra ni el 50 por ciento.

13.5 En relación al aval de las fotografías, señaló que son del Instituto Geográfico Militar.

13.6 Alegó que el arbolado eucalipto, se redujo en un 50 por ciento. Resaltó que también hicieron desaparecer el vivero ferroviario creado por los ingleses. Esa reducción arbórea se produjo por medio de incendios intencionales, tala indiscriminada, contaminación por derivados de petróleo, gasoil, fuel oil, aceites, baterías de locomotoras, etcétera.

13.7 Opinó que por los efectos de la tala y deforestación, la fumigación con fosforados como glifosato, que son elementos prohibidos, desaparecieron las especies rastreras, distintas variedades de gramíneas y pasto, matando insectos propios del ecosistema, desapareciendo todo tipo de aves y pájaros que había en el lugar. También desaparecieron otras especies como lagartos overos.

13.8 Dio a conocer que esa superficie es aproximadamente de 80 manzanas. Ese lugar como espacio verde es una amplia zona de evaporación del suelo, haciendo de amortiguador del afloramiento de las napas, que están entre los 50 centímetros y un metro bajo el nivel del piso. Agregó que si además se tiene en cuenta que según los entendidos cada eucalipto consume 200 litros de agua por día, beneficia en el problema que tiene la zona con el afloramiento de las napas.

13.9 Manifestó que con los galpones del proyecto de ALL, más el asfalto para circulación, más las playas de estacionamiento de los camiones en operación de carga, no quedará zona que absorba el agua de lluvia. Esto formará un inmenso embudo que ante un chaparrón de unos 30 milímetros en una hora va a juntar una cantidad de 33.510 metros cúbicos de agua. Harían falta 1.340 camiones de 25 mil litros cada uno para poder guardar este volumen de lluvia.

13.10 Puso de relieve que en la zona no se cuenta con desagües para poder evacuar esa masa acuifera, y ya había ocurrido en un galpón que se hizo en tiempos lejanos, en Villa Risso, en el cual debieron vivir bajo las aguas mucho tiempo con cada chaparrón que se producía en el lugar.

13.11 Señaló, que tienen el espejo metálico de los treinta galpones que se pretenden instalar, y que cada uno tiene 10 mil metros cuadrados. Esto, según indicó, formará una superficie total de 300 mil metros cuadrados, que provocará un efecto térmico de recepción y refracción del calor del sol, generando un importante aumento de temperatura en la zona, siendo otro aporte para el cambio climático.

13.12 En lo que se refiere a la parte externa al predio, expresó que el tránsito intenso de camiones por las calles de los barrios adyacentes, que es zona residencial y de calles angostas, está compuesto por camiones de 8 a 30 toneladas, y con dimensiones que la geometría del trazado de las calles no les permite girar en las esquinas, rompiendo cordones, veredas, tirando columnas de alumbrado público y árboles, cortando cables y aplastando vehículos estacionados. Al tener que circular salvando obstáculos, hace que los conductores de los camiones estén continuamente acelerando los motores, generando mucho más monóxido de carbono que el que se produce en ruta en marchas normales.

13.13 Consideró que la seguridad vial no ha sido tenida en cuenta a pesar de la cantidad de accidentes producidos. La rotura de la red vial, que es patrimonio de los habitantes del municipio, se ve deteriorada día a día, debiendo pagar las consecuencias muy caras quienes circulan con vehículos por la zona.

13.14 Afirmó que en la actualidad, y con uno solo de los treinta galpones proyectados, la saturación del tránsito se complicó, y no tiene solución, siendo imposible circular en horas pico de la mañana, mediodía y tarde.

13.15 Cuestionó, que pasaría ante un Cromagnon en la zona, ya que tienen varias industrias de riesgo potencial, y se preguntó por dónde circularían las ambulancias y los bomberos.

13.16 Expresó que los vecinos no iban a aceptar que en ese lugar, imprescindible para su calidad de vida, se instale el proyecto de ALL o similar. Manifestó que usarán todas las instancias de la Justicia a nivel nacional e internacional para defender su posición. Esperan que sean tenidos en cuenta respetando su derecho.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

13.17 En otro orden de cosas, también preguntó quién autorizó la demolición de viejos galpones, como la Sala de Máquinas; dónde fueron a parar la mesa giratoria de locomotoras; por qué se demolió el Club Social Villa Rizzo y la cancha de fútbol; qué pasó con el paso de servidumbre que figuraba en los planos, que fue cortado a los vecinos.

13.18 Aludió a la duda que se generó entre los vecinos, respecto al intenso transitar de camiones cargando vías, bogies, durmientes, y eso provocó una pregunta: ¿a dónde fueron a parar los fondos producto de esas ventas? Nunca se les pudo informar al respecto.

De acuerdo con el orden de inscriptos hizo uso de la palabra el **señor Alejandro NOMS**, como particular interesado.

14.1 Comenzó analizando la Carta de Entendimiento, y manifestó que desde un punto de vista legal, contractual, no responde a los intereses que se deben contemplar desde el Estado Argentino.

14.2-Comentó que no existe ninguna animadversión en contra de la empresa; aconsejó pensar que la empresa es una empresa de carga, que en su país de origen, en Brasil, tiene un desempeño bastante bueno. Afirmó que pudo personalmente comprobar las operaciones en el ramal Curitiba-Paranaguá.

14.3 Mencionó que dicha empresa ha recibido el premio CASEI 2006, que está considerada como socialmente responsable. Resaltó su política empresaria, de acuerdo a una resolución de la consultora Bain & Co., que es la que tomaron para seguir adelante sus proyectos y que habla del mercado de atención estrictamente direccionado.

14.4 Manifestó que hay dos puntos a destacar. Desde un punto de vista de los tráficos, que ya llevaba adelante el ferrocarril, y los tráficos donde el ferrocarril netamente es superior o tiene muchas ventajas respecto de los otros medios. Lo demás se deja de lado.

14.5 Expresó que tienen una visión de lo sucedido en todos los años de operación; ya que es un contrato que tiene varios años de ejecución. Alegó que en realidad lo que mantiene a la empresa son solamente dos líneas troncales, Paso de los Libres-Zárate y Buenos Aires-Palmira, utilizando solo uno de los ramales de llegada a Mendoza. El resto de la red está directamente abandonado. Por ejemplo, en la provincia de San Luis casi el 90 por ciento de la red está abandonada.

14.6 Expresó que en la Carta de Entendimiento no se habla del estado en el que se recibieron los bienes. Dió como ejemplo 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.

14.7 Cuestionó esta situación aduciendo que no es culpa de la empresa. Señaló que la culpa es de que evidentemente el contrato original de concesión la estaba obligando a la empresa a hacerse cargo de una serie de ramales que comercialmente no le interesaban. Destacó que la Carta de Entendimiento, en lugar de corregir y tener en cuenta esto, lo que se hizo es no solo aceptarlo sino fomentarlo, creando una nueva categoría de ramales, que son los ramales sin operación. Manifestó que de la lectura de Carta de Entendimiento parecería que los ramales sin operación fueran solo ramales secundarios, pero en el caso de esta empresa no es así. Indicó que se refería al ramal, por ejemplo, de Villa Mercedes-Villa Dolores, a la vía principal en la Provincia de San Luis, o al ramal Malargüe, en San Rafael.

14.8 Aseveró que la Carta es directamente contradictoria con la política ferroviaria que anunciara el gobierno alegando que si no existen vías no pueden volver los trenes de pasajeros.

14.9 Continuó explicando que existen en la zona de San Rafael ramales que han sido levantados y que por resolución judicial tendrían que haber sido repuestos en septiembre de 2007, lo que no ha sido realizado. Es más, se han levantado vías de más, en un directo hurto, para lo que no se estaba autorizado. Eso en la actualidad sigue sin ningún tipo de operación, causando un daño tremendo no solo al transporte de cargas por terceros sino al transporte de pasajeros y al transporte de turismo. Propuso que se imagine hipotéticamente el Valle de Las Leñas que queda cerca de uno de los ramales que está desafectado.

14.10 Respecto de las inversiones, manifestó 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 a la 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.

14.11 Entiende que de ninguna manera sería bueno excluir a ALL como prestador del servicio de cargas, porque considera que es una empresa que, sobre todo en su país de origen, ha demostrado que puede prestar un servicio. En Argentina, en las dos redes troncales que asiste, aparentemente el servicio que da no es malo. Alega que aceptando la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Carta de Entendimiento se está directamente vulnerando el principio de igualdad ante la ley de la Constitución, porque aquellos que vivan en ramales que no sean de interés comercial no van a poder contar con servicios de carga ni de pasajeros de ningún tipo.

14.12 Manifestó que con la Carta de Entendimiento se están vulnerando dos principios básicos del sistema republicano, como es la responsabilidad de los funcionarios, porque los funcionarios no controlaron y autorizaron a que se dismantelara gran parte de la red, dio el ejemplo de lo que sucede en el sur de la provincia de Mendoza, en gran parte de la Mesopotamia. Propuso que antes de que se hiciera algún inventario deberían establecerse las responsabilidades y tener en cuenta que se están afectando bienes de capital del Estado argentino, que pertenecen a todos y que se deben restituir en el estado en que los recibieron los Concesionarios. Señaló que se está vulnerando también la publicidad de los actos de gobierno, porque se muestra un sistema de renegociación donde solapadamente se está evitando absolutamente la llegada de trenes de pasajeros, porque no van a poder operar en ramales que están inoperables y que están destruidos.

14.13 Remarcó que se la mantiene a la empresa, a pesar del abandono, la posibilidad de seguir teniendo los ramales y no se le exige devolverlos y además, y sobre todo, se le da la posibilidad de cobrar peajes sobre vías que no custodia, sobre vías que no mantiene y sobre vías que no arregla.

14.14 Por lo tanto, sostuvo que es una muy buena oportunidad para analizar, con toda la experiencia de lo que ha pasado en los últimos años; se debe tener en claro que ALL puede llegar a ser un actor importante dentro del mercado de cargas de la Argentina, indicó también que no se le puede pedir a la empresa que lleve adelante conductas y cuidados que corresponden al Estado argentino.

14.15 Alegó 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 se debe reestablecer 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.

14.16 Concluyó que se debe renegociar a ALL sobre los corredores que tiene operativos, y en los demás que se estudie algún régimen alternativo, ya sea de vías abiertas, que permita el objetivo máximo que es que vuelva el ferrocarril a esas zonas desatendidas.

Conforme el orden del día se convocó al **señor Humberto Ricardo NESPOLO**, quien no se encontraba presente en la sala de la Audiencia.

Posteriormente, fue llamado a exponer el **señor Pablo MARTORELLI**, en representación del **INSTITUTO ARGENTINO DE FERROCARRILES COOPERATIVA LIMITADA**.

15.1 Comenzó expresando representar al Instituto Argentino de Ferrocarriles, organización no gubernamental bajo la figura de cooperativa de trabajo y señaló que participó de la Audiencia Pública en ese carácter para dar su punto de vista sobre la renegociación del contrato en cuestión.

15.2 Manifestó que como una organización profesional e independiente trabajan desde hace más de quince años en la recuperación del ferrocarril en la Argentina. En tal contexto el instituto ha desarrollado tareas desde el año 1992 en casi todo el país, iniciando diversas acciones en la provincia de Santa Cruz hace 14 años. Es por ello que el instituto conoce muy bien a quien hoy es Presidente de la Nación, el doctor Kirchner, y a su equipo de colaboradores. Expresó que desde el año 2003 colaboran activamente con la Secretaría de Transporte en varias propuestas. Mencionó que tienen conocimiento que en estos tres años, más allá de las políticas anunciadas por el Presidente de la Nación, que dicen compartir más allá de lo que se combatió durante la década del 90 en contra de la destrucción del sistema ferroviario, son pocas las realizaciones que se han concretado. Resaltó que eso no ha hecho sino difícil la traducción de esa política de reactivación en hechos concretos.

15.3 Opinó que no tienen duda que la necesidad de completar la gestión de la renegociación de los contratos de concesión ha sido una pesada herencia de la década de 1990, probándose la gran dificultad que encierran los contratos para el Estado concedente, que ha sido debilitado y paralizado durante esos años.

15.4 Señaló que se arriba finalmente a un último peldaño con la renegociación de los contratos de las concesiones de las líneas San Martín y Urquiza; en este caso a favor de un mismo grupo empresario. Manifestó su disgusto con el resultado que se puede ver en esta Carta de Entendimiento. Consideró desacertado el resultado que se ha obtenido.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

15.5 Indicó que le preocupa el futuro de estos dos ferrocarriles, San Martín y Urquiza, que tienen una importancia estratégica de orden superior y que de ningún modo ello se ve siquiera mínimamente reflejado en el documento que sirve de base a la definición de la renegociación contractual. Expresó que no se debe olvidar que ambas redes conforman un sistema que, de poder trabajar en forma integrada, configuran el eje de integración estratégica 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. Resaltó que la Argentina, al estar ubicada en el centro de la región que conforman los demás países integrantes del Mercosur, es diariamente atravesada 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.

15.6 Alegó que tal concepción estratégica no está incluida ni insinuada en la Carta de Entendimiento, la que coloca la explotación del sistema ferroviario concesionado como una mera operación comercial sujeta a los intereses puntuales del concesionario, el que de tal modo puede o no realizar operaciones que no necesariamente convengan a los intereses nacionales, o a la vez puede el concesionario no realizar las operaciones que sí convienen a los intereses nacionales.

15.7 Mencionó que hay claros antecedentes de los esfuerzos realizados por el Estado argentino en tiempos de las anteriores empresas ferroviarias, empresas Ferrocarriles del Estado Argentino y Ferrocarriles Argentinos, para consolidar esa posición estratégica de ambos ferrocarriles, como vinculaciones internacionales con Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile, a través del territorio nacional.

15.8 Destacó que hay claros antecedentes durante la concesión de una modalidad evidentemente contraria a los intereses del país al dejar en real estado de abandono y depredación a importantes sectores de la red bajo su responsabilidad, pudiendo estimarse en un 60 por ciento de la extensión bajo concesión la red fuera de operación y sin atención alguna de parte del concesionario.

15.9 Recordó que varias capitales de provincia y otras ciudades importantes han quedado sin operaciones ferroviarias ni posibilidad de accesibilidad ferroviaria al ser desmantelados los ramales bajo responsabilidad de la concesión, en varios casos por mano propia del concesionario, citó como ejemplo la ciudad de San Rafael en el año 2001, en otros casos por pedido del mismo, contando insólitamente con aprobación gubernamental, como la ciudad de San Juan en el año 2001, traza ya irrecuperable.

15.10 Enunció entre las capitales provinciales perjudicadas Corrientes, Mendoza, San Juan y San Luis. Es decir, toda la región de Cuyo y una de las ciudades más importantes de la Mesopotamia no tienen ferrocarril actualmente. Otras ciudades aisladas son Villa Dolores, General Alvear, Malargüe, Goya, entre muchas otras. Solamente los tráficos carreteros que congestionan las rutas y autopistas argentinas en zonas que deberían estar servidas por las operaciones de ambos ferrocarriles justifican ampliamente el desarrollo de un vasto plan de inversiones con una perspectiva de corto, mediano y largo plazo, configurando un contrato-programa de base estratégica, que podrá ser un excelente negocio para el país, por la generación de un alto beneficio público, es decir, renta social, y podrá ser además un muy buen negocio comercial para la empresa.

15.11 Esgrimió que nada de eso se vislumbra, por lo que no queda otra cosa que pensar de modo pesimista sobre el futuro de estas redes ferroviarias y sus perjuicios consiguientes para nuestro país.

15.12 Opinó que no observa 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. Resaltó que estos no deben ser aspectos librados a la mera voluntad del concesionario ni a sus intereses comerciales particulares, y mucho menos el multimillonario patrimonio otorgado puesto a su libre disponibilidad, como ya ha ocurrido.

15.13 Continuó expresando que resulta 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.

15.14 Indicó que es un deber ineludible del Estado argentino imponer al Concesionario lo que éste debe hacer con el instrumento que se le confía. Solicitó que se revea totalmente la Carta de Entendimiento puesta a consideración de la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Audiencia Pública. Demandó que sea el Estado argentino el que, a través de sus funcionarios, encarne en un proyecto real la política ferroviaria del Presidente de la Nación, que comparte plenamente desde su independencia profesional.

15.15 Comentó que los planes existen, fueron elaborados durante los dos años anteriores; se refieren a los planes del CIMOP, el Plan Estratégico de Transporte del Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, para el cual en alguna pequeña medida han contribuido desde su institución. Una nueva Carta de Entendimiento puede ser posible bajo otros parámetros, aquellos que respondan a la política de recuperación del ferrocarril en Argentina.

15.16 Expresó que la Carta de Entendimiento parece haber sido redactada en la década de 1990, no en la actualidad. Propuso que los funcionarios responsables de las negociaciones a escuchen al señor Presidente de la Nación cuando habla de recuperar el ferrocarril y los invitaron a leer los planes que evidentemente no conocen.

15.17 Para concluir, resaltó la seriedad que caracteriza la institución por la cual han sido reconocidos. Dijo lamentar tener que asumir esa postura, y sostuvo que no es una postura anti-nadie, es una postura pro ferrocarril, pro Presidente, el cual dijo que quiere recuperar el ferrocarril. Es una postura a favor del patrimonio ferroviario argentino.

15.18 Destacó como experiencia los más de 35 años que tienen en la actividad, más de 15 años de trayectoria institucional y más de 4.500 obras ferroviarias realizadas en nuestro país. Afirmó que no es fácil que no se den cuenta de las cosas. Alegó que es muy difícil ser engañados. Expresó su disgusto respecto de la forma en que se realizan las cosas y su anhelo de que se hagan bien, aún para beneficio de la propia empresa.

Se convocó al **señor Ángel Osvaldo ORLANDO**, representante del **Consorcio de Cooperación del Corredor Ferroviario Paso Internacional El Pehuenche**, de la provincia de Mendoza.

16.1 Comenzó dando a conocer que es el gerente del consorcio de Cooperación Ferroviario Paso Internacional El Pehuenche. Aclaró que los municipios que integran ese consorcio de cooperación son los tres del sur mendocino: San Rafael, General Alvear, Malargüe; Realicó y Rancul, del norte pampeano; y Unión, del sur de San Luis. Mencionó que esos municipios están todos a la vera de la ruta 188 y del ramal ferroviario que es parte del ex Sarmiento y del San Martín, actualmente bajo la órbita de la concesión de ALL, que tiene punta de riel en Malargüe, que es la última localidad en el límite con Chile.

16.2 Puso de relieve que el Ferrocarril Unión Pacífico es un emprendimiento que está fundamentado en la Ley N° 26.005, de consorcios de cooperación. Esbozó tener como propósito reactivar y operar los ramales ferroviarios desactivados que atraviesan los municipios que la integran, con el fin de brindar servicios de transporte de pasajeros, encomienda y turismo y generar también proyectos con fuerte desarrollo comunitario, social, turístico, educativo, todos relacionado con el ferrocarril.

16.3 Entendió que las necesidades regionales que tiene su consorcio es comunicar a las comunidades regionales, prestando servicio de transporte de pasajeros; facilitar la accesibilidad turística, brindando nuevos atractivos y actividades de alto valor agregado. Destacó el desarrollo turístico que está teniendo la provincia de Mendoza en general, y en particular la zona sur de Mendoza, con importantes lugares que hoy son el segundo destino turístico internacional, eso los obliga, como integrantes de estas comunidades, a brindar todos los atractivos turísticos que tienen. Expresó que el ferrocarril hoy, totalmente abandonado en el sur de Mendoza, y sur de San Luis también, les genera la necesidad desde el sector público de apostar fuertemente a la vuelta de operatividad ferroviaria de pasajeros en el lugar. Opinó que es por eso que la recuperación ferroviaria es un factor de inducción y sinergia para la reactivación y crecimiento, bajando los costos de transporte.

16.4 Comentó que las vías férreas a emplear en territorio mendocino corresponden a la concesión a cargo de ALL Central, incluyendo toda la red del sur de Mendoza; también tiene la parte del sur de San Luis, que no corresponde a ALL, y Norte pampeano. Todo eso es una sola unidad económica que está puesta en valor en el Consejo Interprovincial del Ministerio de Obras Públicas, en el SIMOP, como un ramal estratégico dentro de lo que es el corredor bioceánico central.

16.5 Aseveró que su fuerte impulso también es a raíz del Paso Internacional El Pehuenche, que en breve estará habilitado para cargas internacionales, esto será aproximadamente de doce a quince meses del lado chileno y de dos años más o menos del lado argentino.

16.6 Señaló que su 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.

16.7 Manifestó que su voluntad de participar en la Audiencia Pública fue para mostrar a la UNIREN especialmente la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

necesidad de poner en valor todas las vías que están abandonadas en el sur de Mendoza desde agosto del año 1994. El nudo de la red, que es el ramal Bowen-Chamaicó, que está hoy dado en custodia a su 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.

16.8 Comentó 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, la cual ha tenido ya una primera decisión política con una resolución de la Secretaría de Transporte de fecha reciente. La misma trabaja en los estudios y proyectos y gestiones para los emprendimientos de estaciones ferroautomotores de San Rafael y General Alvear, en donde su consorcio tiene participación y se ha realizado el anteproyecto de variante de traza ferroviaria en San Rafael para la reconstrucción de la vía férrea, según lo establecido por resolución 336/01 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda. Esta resolución decía que para septiembre de 2002, ALL Central debía de haber reubicado el ramal levantado el año anterior, en 2001.

16.9 Reiteró que en el plazo de un año ALL debía reconstruir esa vía férrea manteniendo el ramal abierto a la circulación. Esa resolución fue del ex ministro de Infraestructura Bastos. Agregó que luego de cinco años y mediando penalidades impuestas por la Autoridad de Aplicación, ALL no ha reconstruido aún el ramal, lo que impide operar el servicio de pasajeros previsto, finalidad de su consorcio. Expresó su desconocimiento con respecto a si ALL ha cumplido con las obligaciones impuestas por las penalidades surgidas de sus reiterados incumplimientos.

16.10 En cuanto a los incumplimientos de ALL en lo que es la región sur mendocina, esgrimió que la totalidad de los ramales ferroviarios del sur de la provincia de Mendoza se hallan bajo responsabilidad de ALL, excepto a su entender, la Estación de San Rafael, que ha sido desafectada para el proyecto ferroautomotor que fue refrendado en la Secretaría de Transporte. Adujo que el 100 por ciento de esos ramales se hallan abandonados, depredados, sin vigilancia ni control por parte del concesionario desde la toma de posesión de la concesión. En ese tema concreto dijo tener actas notariales, con fotos, que dan cuenta de ese incumplimiento y han sido realizadas desde agosto de 1994 en reiteradas oportunidades hasta unos meses atrás.

16.11 Asimismo, sostuvo que el perjuicio al Estado Nacional es multimillonario. En el caso de Monte Comán opinó que es una ciudad fantasma, no existe nada de lo que era. Los talleres eran el tronco de la red del sur de Mendoza. Señaló que también ha pasado en el ramal Pedro Vargas-Malargüe, donde han desaparecido no solamente los techos sino las mamposterías, los cierres de las estaciones. Todo lo que es la infraestructura del sistema de comunicaciones también se ha devastado y ha desaparecido, porque en el año 1994 ALL hizo abandono de todos esos ramales.

16.12 Alegó que el perjuicio a la región es incommensurable. Los ramales, estaciones, edificios e instalaciones se hallan inoperables y sin mantenimiento alguno, y algunos edificios operativos fueron demolidos. Cuando menciona ALL, primero se refiere a BAP y luego ALL, cuando BAP cedió el contrato a ALL.

16.13 Expresó que BAP en su momento y ALL ahora han incumplido los artículos 32.2.1, 32.3.1, 26.8 cuarto párrafo y concordantes del pliego de condiciones de la concesión, al haber dejado en estado de abandono a toda la red del sur mendocino. Resaltó que a la toma de posesión de la concesión todos estos ramales y sus estaciones, edificios e instalaciones se hallaban en operación. El ramal que levantó ALL en 2001, es el que va de Capitán Montoya a Guadales.

16.14 A raíz del estado de abandono, ausencia de custodia y de su uso, solicitó a la Unidad de Renegociación de Contratos disponga, conforme al artículo 40, inciso d) del pliego de bases y condiciones, el rescate parcial de la concesión por resolución por culpa del concesionario de los siguientes ramales: Monte Comán-Pedro Vargas-San Rafael, José Néstor Lencinas-San Rafael, Monte Comán-Batavia, Guadales-Colonia Alvear, Monte Comán-Jaime Prats, Pedro Vargas-Malargüe. Puntualizó que se estaba refiriendo a casi mil kilómetros de vías.

16.15 Solicitó también se disponga conforme al artículo 40.5 del pliego de bases y condiciones de la concesión el rescate de todos los bienes que el Estado Nacional como concedente hubiera cedido en concesión al concesionario al inicio de la misma, en su estado normal de mantenimiento, salvo el deterioro motivado por el paso del tiempo y el uso normal, que es la excepción que pone el contrato de concesión. En ellos se incluyen terrenos, vías, obras de arte, edificios, instalaciones operativas, material rodante afectado a la base operativa Monte Comán, mobiliario, etcétera.

16.16 Para concluir, pidió 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.

16.15 Agregó que es interés legítimo y público de su consorcio que se logren restablecer servicios ferroviarios de pasajeros en el sur de la Provincia de Mendoza, por lo que solicitó que los ramales a rescatar tengan como una de sus



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

finalidades el ser afectados a tales servicios.

Se llamó a el **señor Juan Carlos MOSQUEDA** y al **señor Miguel Ángel PRINCIC** para que expusieran en representación de la **DIRECCIÓN DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS**, y no se encontraban presentes en la sala.

A continuación tomó la palabra el **señor José Nicanor VILLAFÁÑE**, como particular interesado.

17.1 Comenzó manifestando que luego de oír lo expuesto por los distintos sectores que participaron de la Audiencia Pública y ver que plantearon cuestiones de forma que hacen a las necesidades de cada uno de los sectores; pero la cuestión de fondo, lo que le interesa a los ferroviarios, todavía no se había planteado.

17.2 Destacó no creer que exista la posibilidad de un ferrocarril sin ferroviarios. Y de esa realidad entendió que básicamente lo que interesa, respetando el medio ambiente, respetando las necesidades de todos, es que el impacto ambiental más grande que existe para una comunidad es la desocupación. Argumentó que no quieren vivir más ni quieren soportar más el flagelo de la desocupación. Y en conclusión de eso, allá por el año 1999 una empresa se iba, una empresa que había apostado al 1 por 1, eran los capitales del 1 por 1. Cuando La Picasa desbordó, esos capitales huyeron y los dejaron sin futuro. Agregó que tuvieron que soportar que una empresa brasilera se hiciera cargo de esto.

17.3 Manifestó que cuando llegó esa empresa, a ellos como argentinos les dolió, pero después esa empresa mostró un compromiso con el país; un compromiso que para el sector al que él pertenece, el de los fraternales, tiene una conclusión muy simple: de 235 compañeros en ese sector, hoy son 558. Esa es la lectura que realizó de la carta de intención. Sostuvo creer que a veces no tienen derecho de hablar de lo que no conocen.

17.4 Esgrimió que los ferroviarios han sufrido la humillación de quedarse sin trabajo, con la vergüenza de perder lo único que dignifica al hombre, que es el trabajo. Es el trabajo por el que han peleado solos. Sostuvo que es por eso que no quiere que nadie preserve su fuente de trabajo. Solamente los trabajadores preservan su fuente de trabajo. Indicó que es prueba de ello que el sector al que pertenece, La Fraternidad, tuvo 45 días de lucha cuando había un proyecto que decía "Ramal que para, ramal que cierra".

17.5 Señaló que en la actualidad por suerte tienen un proyecto que lleva adelante el Presidente de la Nación, que se puso la camiseta de ferroviario, junto al ministro De Vido, junto al Secretario de Transporte, y recaló tener la suerte de que hoy se entienda desde el gobierno la realidad ferroviaria.

17.6 Recordó que el dolor que tienen los ferroviarios tiene una lectura muy profunda, viene de un proceso de devastación que empieza en el año 61, en aquel plan que hoy tiene 45 años y sistemáticamente destruyó la industria ferroviaria, industria impulsora del desarrollo del país. Alegó que esa industria no la pueden recuperar de la noche a la mañana.

17.7 Señaló que la inversión es muy grande, el sacrificio es tremendo y la necesidad y la realidad del país no es una realidad común. Entendió que posiblemente la empresa, no cumpla algunos artículos o algunas enmiendas del pliego de concesiones, pero está haciendo cosas. Agregó que es como los trabajadores ferroviarios lo pueden percibir.

17.8 Manifestó que no pretendía hacer una defensa de ALL ni mucho menos, sino una defensa de la fuente de trabajo de los ferroviarios. Afirmó que no se puede pretender que esta empresa o cualquier otra mañana se vaya y por seis meses nos preserve su fuente de trabajo. Aseveró que la fuente de trabajo ya la perdieron y no la quieren perder más.

17.9 Cuestionó dónde estaban los defensores del pueblo, dónde estaban los diputados nacionales, dónde estaban los funcionarios cuando 30 mil ferroviarios se quedaron sin trabajo, y puntualizó que solamente ellos se defendían, con la humillación de que formaban parte prácticamente de una clase casi de kelpers, porque ser ferroviario era mala palabra.

17.10- Expresó que actualmente están recuperando la dignidad que muchos sectores, con intereses ajenos al patrimonio nacional, les hicieron perder. Llamó a reflexionar a la UNIREN, agregando que no cree que exista la posibilidad de construir un país sin trabajo. Y la empresa está dando trabajo.

Continuó exponiendo el **señor Sergio CANGIANI**, como **subsecretario de Emprendimientos de Infraestructura Regional del Ministerio de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Corrientes**.

18.1 En principio comentó que se presentaba en representación de la provincia de Corrientes fundamentalmente en un



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

tema que compete al futuro. Indicó que el futuro está expresado en una política de gobierno que quiere avanzar para posicionar a Corrientes en un contexto no solamente nacional sino internacional. Ese contexto se viene dando a través de sistemas de integración permanente, como es el caso de Norte Grande, donde la provincia también forma parte integrante de la región constituida según el tratado fundacional en el año 1999. La región Norte Grande está integrada por las Provincias de Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán y siempre enunció la firme decisión regional de avanzar en los temas fundamentales que hacen al proceso de desarrollo que tiene la región. Esta es la región conformada, que ya tiene el tratado fundacional y que está creciendo e integrándose a otras regiones, como es la región del SICOSUR, que integran ciertos estados de Chile, Bolivia, Perú, Brasil, Paraguay y Argentina, con la región Norte Grande.

18.2 Mencionó 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 su región están 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 lleva a la unión para tener un comercio cada vez más fortalecido desde las regiones de influencia.

18.3 Hizo una reseña acerca del estado de abandono que tienen algunos ramales, que son fundamentales para el proceso de integración que da una perspectiva de futuro, no solamente en mediano sino a largo plazo, para expandirse en el mundo, que es lo que se necesita como región, como país y como principio de integración sudamericana.

18.4 Señaló que el ramal ferroviario cuya reactivación propuso a la Audiencia Pública es el ramal ferroviario que va desde Monte Caseros hacia Corrientes, y también considerar Mantilla-Goya y Curuzú Cuatía-Paraná. El ramal Monte Caseros-Corrientes es fundamental porque 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. Mencionó que se presentó toda la documentación para su financiación en el mes de julio y lo están estudiando con muy buenas expectativas.

18.5 Expresó que a la Novena Reunión de la Junta de Gobernadores del Norte Grande, celebrada en la provincia de El Chaco el 25 de febrero del año 2000, asistieron por primera vez autoridades nacionales del Ministerio de Infraestructura. Ese evento se consideró el inicio de la coordinación de políticas y estrategias entre la región y la Nación, de la que se obtuvo un apoyo incondicional para materializar el complejo multimodal de carga, que es el eje que permitía unir transversalmente regiones no solo de la Argentina sino de Brasil con Chile, a través de sus puertos y de la unión del océano Atlántico con el Pacífico.

18.6 Argumentó que ese complejo multimodal es un complejo ferroautomotor donde le permitiría tener el ramal Monte Caseros-Corrientes, unirse con El Chaco con el Ferrocarril Belgrano y eso tener una carga permanente actual, medianamente futura y con una proyección de lo que puede ser el proceso en 15 o 20 años.

18.7 Consideró que en un marco mayor, en la XIII Reunión del Comisión Ejecutiva Interministerial de Integración Regional, que se celebró en Posadas, Misiones, el 5 de julio de 2001, se aprobaron los lineamientos básicos del Plan Director Regional de Transporte. Hizo hincapié en que este Plan Director Regional de Transporte no es un plan que se analizó a la ligera. Se analizaron 106 itinerarios bioceánicos, utilizando los modos de transporte posible y sus combinaciones; se analizó la demanda de transporte de carga proyectándola en un horizonte de 50 años a partir de dos escenarios básicos. Un escenario era de crecimiento espontáneo y otro escenario era de crecimiento inducido.

18.8 Expresó que este estudio permitió llegar a múltiples conclusiones a utilizar por la región en distintos sentidos. Pero en lo que hace a la Audiencia, destacó lo siguiente: el 90 por ciento de los itinerarios de menor costo de flete son multimodales, y eso hace a la competitividad de los productos regionales para poder proyectarlos al mundo e ir creciendo en regiones para que crezca también el intercambio comercial tan beneficioso que está teniendo el país en este momento, que no se ve distribuido en todas las regiones con esa fortaleza que tiene el país actualmente. El 100 por ciento de los itinerarios de menor costo de flete combinan el ferrocarril con la hidrovía y el Ferrocarril General Belgrano con el Ferrocarril Mesopotámico.

18.9 Recalcó la importancia que tiene el ramal Monte Caseros-Corrientes para poder llegar a la unión del ferrocarril Mesopotámico con el Belgrano.

18.10 Se centró en que el gobierno de la provincia de Corrientes ante ello reclama que se revea la cláusula tercera, categorización de la red, de la Carta de Entendimiento, y que se considere no solamente las líneas como operación sin demanda sino se considere que esas líneas no tienen demanda porque no están en operación, porque cuando estuvieran en operación tendrían una demanda permanente que le permitiría a la empresa concesionaria tener una buena rentabilidad de esos ramales, no solamente por el interés provincial sino porque existe un interés regional,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

nacional e internacional, expresado en los distintos bloques o foros de integración, y en todas las acciones que se llevan adelante, tanto por la Nación como por la provincia, miembros del Norte grande y el SICOSUR.

18.11 Agregó que, en virtud de ello, su región requiere que se prevea entre las inversiones de mediano plazo el bitrocchaje o tercer riel, por lo menos en el ramal Paso de los Libres-Monte Caseros-Corrientes, teniendo presente la habilitación del complejo multimodal de carga, que si la política nacional se sigue manteniendo en este nivel de crecimiento, en menos de dos años va a tener inicio la construcción del complejo multimodal de carga Chaco-Corrientes.

18.12 Aclaró lo siguiente, la concesionaria explotó al máximo la red hasta que una de sus formaciones de tolvas pedreras, que regresaba vacía de Corrientes, un día de noviembre de 1995 descarriló y por causas que deben figurar en algún expediente, provocó el colapso de por lo menos tres luces del puente sobre el río Empedrado. Al momento de la firma del contrato de concesión en el año 1993 hacía muy poco tiempo que se habían concluido las obras de rehabilitación total del ramal Mantilla-Corrientes. A esa fecha estaba en pleno funcionamiento una planta de acopio privado de áridos en la intersección del ferrocarril y la avenida de acceso a la ciudad de Corrientes, y también existía una carga estable de transporte de poroto de Salta a Brasil por el ramal de Paso de los Libres. Es decir que el ramal de Cruzú Cuatía-Corrientes hoy está inhabilitado no por falta de carga sino porque realmente no tiene condiciones el sistema de unión entre Monte Caseros y Corrientes.

18.13 Se refirió también a la Provincia de Corrientes y su sistema de transporte en el contexto actual y futuro. Mostró un plano de la Provincia de Corrientes con la ubicación de las principales rutas y los puertos que están trabajando en la parte de infraestructura portuaria a través de una política clara del sistema regional de transporte que tiene que tener la provincia para integrarse en todo su accionar a esta pujante política de crecimiento que tiene el país. Resaltó que solamente está en operación el puerto de Corrientes, el cual hoy por hoy, con las dificultades que tiene por no tener un acceso ferroviario, tiene una carga permanente hacia más de 25 países en el mundo. Esa carga empezó con 2.000 toneladas anuales, y hoy, a menos de cuatro años de puesta en funcionamiento el puerto a través de un concesionario privado está teniendo 45 mil toneladas, expandiéndose al mundo con productos de alto valor agregado.

18.14 Expresó que quieren desarrollar el puerto de Ituzaingó como un puerto maderero; quieren desarrollar el puerto de Itai Baté como un puerto cerealero; el puerto de Bella Vista también como un puerto de cargas generales, y el puerto de Esquina también como un puerto de carga de madera, teniendo una fábrica muy importante en la región, como es la fábrica Zeni, que no solamente tiene fabricación de molduras que está exportando a Estados Unidos sino que también tiene un proceso de crecimiento en un plan de desarrollo forestal y agro-forestal.

18.15 Alegó que también querían considerar el puerto de Goya; pero más que el puerto de Goya el futuro puente entre Goya y Reconquista, que se ha licitado su proyecto ejecutivo y que el día 27 de diciembre se abre la oferta económica de ese proyecto ejecutivo, que tiene diez meses de plazo para llevar adelante, y que el Presidente de la Nación, el doctor Kirchner, ha ofrecido la realización de esa obra como una obra fundamental de integración entre los corredores de integración que tiene el país.

18.16 Puso a consideración un cuadro que elaboró el Ministerio de Producción, Trabajo y Turismo del Gobierno de la Provincia de Corrientes considerando la demanda actual, la demanda futura ante un escenario pesimista, y la demanda futura ante un escenario optimista de 15 a 20 años. Tuvo en cuenta a la hora de exponer solamente la última parte, que da el total de toneladas por año en la demanda actual de 3.300.000 toneladas/año, lo que representa un tráfico de camiones de 118 mil por año; y una demanda pesimista futura de 5.158.000 toneladas, con 185 mil camiones, y una demanda optimista de 6.878.000 toneladas/año, con 246 mil camiones/año circulando por las rutas de Corrientes o por las rutas de integración del Sistema Norte Grande.

18.17 Señaló el circuito que está integrando el ramal Monte Caseros-Corrientes todas las áreas forestales. Son más de 100 mil hectáreas de área forestal, cuando cada área forestal, que ya está en época de corte, está representando 400 toneladas por hectárea. Propuso imaginarse lo que representan 100 mil hectáreas en esa zona, la cantidad de carga que se tiene para ser llevada por los sistemas de transporte actuales.

18.18 Puso de relieve el estado de las vías en Mantilla, en Derqui, muy cercano a Corrientes. No dejó de mencionar que hay algunas vías que están en buenas condiciones. Mencionó que en el empedrado, las calles ya prácticamente están superando a las vías.

18.19 Alegó que el día 21 de noviembre del 95, sobre el puente Río Empedrado, a la altura del kilómetro 478, se produjo el descarrilamiento de las últimas tolvas que provocaron el derrumbe de varios tramos del puente. Todo indica que el puente fue rehabilitado en forma precaria y provisoria, porque pareciera también que después continuó el flete de Tolvas Pedreras, pero como se descalzaron las vigas con durmiente, un incendio provocó la quema de esos durmientes



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

y últimamente de derrumbó.

18.20 Comentó que similar actitud tuvo con respecto al transporte de Yofre hacia el Sur, a partir del colapso del puente sobre el arroyo Cuenca, en el kilómetro 301. Estos puentes no fueron rehabilitados a pesar de estar dentro del sistema concesionado. Agregó que si se mantiene ese criterio, cada vez que colapse un puente por cualquier razón es muy simple cerrar un ramal. Sostuvo que esto la empresa lo puede hacer porque le puede no resultar rentable, pero a nivel Estado se tiene que procurar que no solamente el ramal se rehabilite sino que tenga una fuerza integradora que le permita tener carga permanente para que la empresa tenga rentabilidad y que de esa forma la tan mentada red ferroviaria en la provincia de Corrientes pueda tener su rehabilitación permanente.

Se convocó, conforme al orden del día al **señor Baldomero Luis GÓMEZ**, como particular interesado, no encontrándose en la sala.

A continuación se convocó al **señor Francisco Eduardo TAIBI**, representante del **GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS**.

19.1 Comenzó diciendo que como realizaría su presentación en representación del Poder Ejecutivo provincial de Entre Ríos, en primer término quería transmitir el saludo del señor gobernador Busti a las autoridades de la Audiencia Pública, autoridades nacionales presentes de las provincias hermanas y a todos los participantes de la Audiencia Pública.

19.2 Indicó que desde la provincia de Entre Ríos promovieron la participación en la Audiencia y por eso, quizá para no entorpecer y que esa preocupación quedara en todas las entidades, no anunciaron hasta último momento la participación del Ejecutivo provincial para que la mayor cantidad de entidades, de expresiones, pudieran sumarse a la Audiencia.

19.3 Manifestó que la consideraban de interés, y esa será la verdadera guía o resumen que va a tener a la vista el Poder Ejecutivo Nacional, organismos de control, Congreso de la Nación, a la hora de decidir.

19.4 Afirmó que hay una gran riqueza de opiniones. Consideró que si se toman las expresiones de los representantes de la empresa, las opiniones de la Defensoría del Pueblo de la Nación y otras opiniones, viendo que algunas de ellas son diametralmente opuestas. Aseveró que si se toma la realidad, en el caso de la provincia de Entre Ríos, y se la considera sobre el estado real del servicio ferroviario, se verá que esa realidad se acerca más a las visiones negativas que fueron expresadas.

19.5 Expresó que desde el punto de vista empresario se hacen diferenciaciones, válidas, reales, entre una empresa, luego la otra; en realidad desde el punto de vista de los usuarios de las provincias existió una sola etapa, que fue la concesión ferroviaria, sin distinguir en los efectos esas etapas, los diferentes pasos empresarios.

19.6 Manifestó que en Entre Ríos han sufrido una atrofia del modo de transporte ferroviario. Señaló que asistieron con el fin de tratar de reestablecerlo.

19.7 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.

19.8 Puso de relieve que han sufrido la inseguridad vial y sus secuelas de accidentes. Estan largamente por arriba de la media nacional por ser parte activa de ese corredor bioceánico. Dijo que sus productores tuvieron inequidad de condiciones porque en provincias en que el tema ferroviario todavía tiene una mejor respuesta sus productores muchas veces vieron limitadas su competitividad por no contar con ese medio.

19.9 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.

19.10 Resaltó que lo que le interesa es justamente esta perspectiva que se abre, los elementos que se han volcado,



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

con la tranquilidad de que va a ser evaluado por un Gobierno Nacional, que preside el Presidente Kirchner, que en su provincia ha dado claras muestras de defensa del interés nacional y, por ende, del interés de su provincia.

19.11 Manifestó estar animado, querer proyectar y hacer aportes hacia adelante, porque saben que esta concesión es hasta el año 2023, o 2033 si tiene prórroga. En ese horizonte temporal el ferrocarril será quizás el único medio de transporte, teniendo en cuenta que en 2023 o más adelante quizás ya estemos inmersos profundamente en lo que por ahora es un pronóstico de la crisis de los combustibles y energía para el transporte. Quizás el ferrocarril resulte en esa época la única expresión posible de transporte de carga.

19.12 Consideró que para que ese esquema se materialice en ese momento, hay que planearlo con ese criterio multimodal. Esos planes comentó que se están trabajando. La provincia trabaja con el planeamiento de la Nación. 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 tienen 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 confluir casi todas las líneas ferroviarias, y la necesidad de alguna conexión. Sostuvo que es muy difícil proponer algo con fuerza cuando se dice que hay que salir de la atrofia del sistema ferroviario.

19.13 Propuso que se pueda salir de la impotencia que cuando un productor va a proponer algo tienen que tratar de solicitar una audiencia, sino que se pueda apelar a aquel derecho que consagra la Constitución Nacional en su artículo 42, cuando habla del derecho de los consumidores y de los usuarios, y en una parte, dice que la legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, promoviendo la participación de las provincias interesadas en los organismos de control.

19.14 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.

19.15 Insistió en que se implemente, específicamente en esta 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.

Continuando con el orden de expositores, se convocó al **señor Alejandro CILLEY**, representante de **INDUSTRIAS ALIMENTICIAS MENDOCINAS S.A.**

20.1 En principio, explicó que el grupo ALCO es una empresa que se dedica a la producción de frutas, tomates, legumbres y hortalizas en conservas. Básicamente tienen concentrada su producción en la provincia de Mendoza, en el Valle de Uco y en Real del Padre, al sur de la provincia, y cuentan con otros centros productivos en el norte del país -en Catamarca y La Rioja-, en el sur del país en la provincia de Neuquén y en Buenos Aires la fábrica de hojalatería.

20.2 Expresó que están trabajando con ALL desde el año 2002. En ese momento, cuando con entusiasmo plantearon ver la posibilidad de transportar por ferrocarril los productos que elaboraban, tenían algunas dudas por las referencias que tenían sobre el uso del ferrocarril en tiempos anteriores. De hecho en ese momento, cuando se plantearon el interrogante, pensaron que valía la pena el intento pero que podían llegar a obtener tarifas baratas, pero que les iba a terminar costando caro el servicio integral por las ineficiencias que les podía traer.

20.3 Manifestó que actualmente ven que aumentaron el movimiento con ALL de 2002 a la fecha en diez veces. Todos los años fueron aumentando el volumen transportado de puerta a puerta. Este año van a mover 50 mil toneladas desde Palmira hacia Alianza, Buenos Aires. Y también hacia Rosario, que es un ramal que han desarrollado en estos últimos dos años. En tal sentido, consideró a ALL un aliado estratégico, un proveedor estratégico de transporte debido a que incrementaron la producción del año 2000 al 2006 en gran medida, y además de que les mejora los costos operativos y les hace que el costo argentino de cara al exterior y al mercado interno sea más competitivo. Están en una zona, que es el Valle de Uco, que tiene un auge productivo realmente muy importante. Sostuvo que de no haber sido por todo lo que hizo ALL y todo el crecimiento que tuvo en volumen en estos últimos cinco años, seguramente hubiese habido cuellos de botella y costos operativos realmente mucho mayores.

20.4 Consideró muy positivo cómo convive hoy el ferrocarril con el transporte vía camión, desde Mendoza a todos los



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

puntos del país, porque no están viendo en ningún mes del año en la provincia cuellos de botella por falta de transporte o ese tipo de inconvenientes. Además porque bajó el costo competitivo en forma importante, y el costo argentino con miras al exterior.

20.5 Expresó que además del servicio de transporte puerta a puerta, también empezaron a usar el servicio de almacenamiento en las bases que tiene ALL en Alianza. Están analizando este año el proyecto Alianza para construir un depósito de 10 mil metros cuadrados en el predio. Eso, aclaró que es realmente un proyecto que resulta muy interesante porque puede llegar a ayudar a bajar los costos operativos y aumentar la eficiencia y nivel de servicio a sus clientes.

20.6 comentó que también están analizando desarrollar un centro de distribución en Soldini, donde ALL tiene una base logística.

20.7 Agregó que además de los servicios de transporte puerta a puerta y de almacenamiento, también están desarrollando el servicio de comercio exterior. Indicó que en los últimos años están siendo muy competitivos y pueden exportar a Europa, principalmente, a Brasil y Estados Unidos.

20.8 Señaló que tienen las fábricas a 1.200 kilómetros del puerto de Buenos Aires, a 1.000 kilómetros del puerto de Rosario, lo cual tiene un costo muy alto en la incidencia de sus productos. Por eso, destacó que junto a ALL están trabajando buscando la posibilidad de consolidar contenedores en la base logística de Alianza y de esa forma poder bajar sus costos operativos.

20.9 En referencia a lo que es ALL como proveedor, puso de manifiesto que de 2002 a la fecha, que es cuando estuvieron operando con ellos, una empresa que creció en volumen, que apostó, que invirtió en tecnología, en sistemas. Invirtió en informática, en recursos humanos. Es una empresa sana.

20.10 Un hecho que le pareció recalable, aseguró no verlo en otras concesiones ferroviarias que también tuvo intención de desarrollar, fue que atiende tanto los clientes grandes como los chicos. Mencionó que hoy por hoy en el grupo con el cual trabaja tiene un volumen importante, pero conoce clientes de mucha menor envergadura que están trabajando con ALL. Opinó que ve muy positivo que se atienda a los seis o siete grandes que hay en lo que es producción palletizada en Mendoza y a todos los demás que quieran participar del proyecto. Además, comentó que atiende tanto graneles, piedra, como productos industrializados en palletes y demás.

20.11 Concluyó que están pensando a cinco años, dentro de lo que es el Grupo Alco y junto con la gente de ALL, integrar sus plantas productivas, llevar las vías del ferrocarril que pasan a 100 metros de una de las plantas y lograr integrarla a la unidad productiva directamente, desde la fábrica al proyecto, centro de distribución en la Alianza, para mejorar el servicio, ser más eficientes y en ese mismo lugar consolidar contenedores con miras a bajar los altos costos operativos que tienen para llegar a sus puertos.

Se convocó a la **señora Isolina ANTONELLO**, como particular interesada.

21.1 Dio comienzo a su disertación explicando que hablaba en su carácter de vecina, madre, abuela y Licenciada en Trabajo Social de la Universidad de Luján, especializada en desarrollo de comunidades, por los terrenos de Sáenz Peña y de ex Talleres Alianza, en parte por ella y por muchos vecinos con los que conversó y se comunica continuamente.

21.2 Puso de relieve que hay varios perjuicios que trae la empresa al partido de Tres de Febrero, por el proyecto en ese lugar. Manifestó que no propone que no lo hagan allí ni de que no sea necesario el ferrocarril para el transporte, para la Argentina y para el Mercosur. Aclaró que a su criterio es muy necesario, y también lo es la federalización, este tipo de grandes emprendimientos, que dan trabajo.

21.3 Opinó que este emprendimiento de cargas estaría muy bien situado en otro lugar. Como vecina no quiere que esté en Talleres Alianza. Los perjuicios son para la calidad de vida de los barrios, que son muchísimos. Hizo referencia a lo mencionado por otro expositos, en lo que respecta a la cantidad de habitantes que hay y el poco espacio verde. Afirmó que su municipio ya está con el tránsito vehicular en situación catastrófica.

21.4 Consideró que esto traería más contaminación, más contaminación de ruidos y más contaminación de todo el tránsito de camiones por la zona. Alegó que se sabe que los camiones van por cualquier lugar, por lo menos en su distrito. Agregó que todos los pavimentos son muy antiguos, de decenas de años sin mantenimiento; no se les hacen juntas, o sea que ocasionarían roturas al pavimento, como así también las casas, los árboles. Eso si el proyecto continúa.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

21.5 Enunció 5 ejemplos de lo ya sucedido: i) desaparición de galpones, de construcciones históricas, de herramientas, de máquinas, de columnas; ii) desalojos; iii) venta de tierras, denunciado ante el ONABE; iv) alquiler a líneas de colectivos. En tanto manifestó que el último podría ser la fumigación con desfoliantes. Expresó también que esta situación ha sido denunciada ante el Ferrocarril San Martín.

21.6 Mencionó que la empresa aparte se ha negado a entrevistas pedidas por los vecinos

21.7 Continuó relatando que entiende que hay una parte positiva. Hay muchas organizaciones de vecinos que quieren hacer otro proyecto allí, que necesitan allí otro proyecto, no un proyecto que contamine, no un proyecto que quemee los galpones y corte los árboles sino un proyecto que sirva para que esa densidad poblacional, aumentada ahora por la cantidad de construcciones que se están haciendo, los niños, los jóvenes, los viejos, tengan un lugar verde donde pasear o jugar. Se puede hacer un polo recreativo importante en ese lugar.

21.8 Expresó que le da optimismo el hecho de que hay muchos jóvenes del barrio que se han nucleado y que ya se han hecho actos multitudinarios con apoyo de todos los vecindarios en Villa Raffo, además de los que ya se habían hecho en Sáenz Peña, en Santos Lugares, y en otros lugares. Hay nuevos vecinos que también están luchando con la consigna "Verde sí, cemento no", que también están haciendo otra organización, y otros vecinos jóvenes cuya consigna es: "No al puerto seco". Todos quieren ser escuchados por el gobierno, por la Cámara de Diputados, que tengan sensibilidad por todas esas personas que hace decenas de años que viven en el lugar y que no quieren que su calidad de vida se vea afectada como hasta ahora.

A continuación, según el orden del día se llamó a la **señora Mireya Liliana LÓPEZ BERNIS** y a el **señor Heriberto María PEZZARINI**, representantes de el **Concejo Deliberante de Concordia**, Provincia de Entre Ríos, no encontrándose en la sala. Por lo que se procedió a llamar al **señor Osvaldo Daniel FERNÁNDEZ**, Diputado de la **Cámara de Diputados de Entre Ríos**.

22.1 En primer lugar, 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.

22.2 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.

22.3 Agregó que en su provincia también se vive el problema de que las deficiencias en la prestación del servicio de ALL y la falta de mantenimiento de las vías generan problemas en la circulación del tren de pasajeros conocido como El Gran Capitán.

22.4 Se centró también en otro inconveniente que se repite en la Carta de Entendimiento respecto de sus puertos, en relación con los cuales existen políticas públicas, pero evidentemente en la Carta de Entendimiento el acceso ferroviario a los puertos de Concepción del Uruguay, Diamante e Ibicuy están dentro de lo que se denomina la "red sin operación" o "a demanda", con lo cual aseguró que se configura una situación de inequidad, de injusticia, más aun cuando tienen la inminente inauguración de un puerto privado, el de Guazú, que ha sido descrito en la presentación de la empresa como un proyecto propio. De modo tal que también es parte del reclamo.

22.5 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.

22.6 Señaló que la Cámara de Diputados aprobó en forma unánime el requerimiento a la UNIREN para que la Audiencia se haga en la ciudad de Concordia, y también la Cámara, en forma institucional y por unanimidad solicitó al Poder Ejecutivo provincial que advierta a la Secretaría de Transporte de la Nación respecto de la desastrosa prestación por parte de la concesionaria del ex ferrocarril Urquiza, AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, en relación al transporte de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

carga que dicha empresa opera.

22.7 Alegó tener la sensación que en el desarrollo de la Audiencia hubieron dos realidades: una, la que dibuja la empresa en su presentación y que evidentemente reproduce la Carta de Entendimiento, y otra es la que surge de la gente.

22.8 Entendió que todo eso, es la expresión de quienes padecen la deficiencia de este servicio, con lo que la Defensoría del Pueblo de la Nación y otros organismos, como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación han expresado, los lleva a una conclusión, si se quiere drástica, en el sentido de expresar y solicitar formalmente la rescisión del contrato de ALL Mesopotámica, y esbozó que de ningún modo se puede aceptar la Carta de Entendimiento y la renegociación con una empresa que ha incumplido groseramente las obligaciones contractuales.

22.9 También manifestó que de modo alguno se puede aceptar que se intente lavar la responsabilidad de la empresa con una Carta de Entendimiento en función de un acuerdo impulsado por la UNIREN y que confiaba que no pueda seguir su tramitación y que en el caso que llegue al Congreso de la Nación los legisladores nacionales, sobre todo quienes provienen de las provincias afectadas por la prestación del servicio a cargo de ALL, tengan el coraje de rechazarlo, porque de ningún modo se puede aceptar que se siga utilizando el patrimonio nacional en la forma que se lo viene haciendo, que se sigan desvirtuando las obligaciones establecidas concretamente en un contrato de concesión y que se sigan burlando las expectativas de muchísima gente y de cientos de pueblos y localidades.

22.10 Observó que particularmente, su provincia está atravesada por redes ferroviarias. En la década del 90, cuando se decidió el levantamiento de los ramales, cientos de pueblos y localidades comenzaron a languidecer. Expresó que pertenece al Departamento Gualeguaychú, que está atravesado precisamente por vías férreas; hay muchísimas estaciones, no sólo en su Departamento sino a lo largo del tendido del ferrocarril en su provincia. Lamentó que no se hallan llevado a cabo la ejecución de medidas que bien podrían haber adoptado el Gobierno Provincial, que es la rehabilitación de ramales que dependen de su responsabilidad.

22.11 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.

22.12 Insistió, que todo esto lo llevaba a instar el pedido de resolución del contrato, de su rescisión, de modo tal que la empresa se haga cargo de su responsabilidad ante su notorio incumplimiento, y que por supuesto no avance el proceso de renegociación.

22.13 Puso de relieve que esto de ningún modo podía contraponerse con los intereses de los trabajadores. Porque según dijo, hubieron situaciones donde el Estado recientemente, tanto en el plano nacional como en el de su provincia, ha tomado decisiones para dejar sin efecto concesiones de servicios públicos donde está de por medio el bien de la sociedad. En los casos en que se ha resuelto dejar sin efecto esa concesión, como ocurrió con Aguas Argentinas a nivel nacional, o con la empresa de energía en su provincia, se ha preservado al trabajador, y en todo caso hay una continuidad empresarial, asumiendo los respectivos Estados la prestación de esos servicios públicos.

22.14 Manifestó que habiendo una política de transporte donde prime el interés nacional, habiendo decisión política, evidentemente se pueden hacer las cosas bien, en función de defender a los pueblos y sobre todo para satisfacer la expectativa de que vuelvan a circular los ferrocarriles por todos los tendidos ferroviarios que hay.

22.15 Agregó que no se trata de pedir controles sino directamente de rechazar la continuidad de una prestación de un servicio público que es mala, de exigir en definitiva lo que el propio Contrato de Concesión establece y en consecuencia rechazar enfáticamente esta Carta de Entendimiento y la posibilidad de cualquier renegociación contractual con esta empresa.

22.16 Propuso que tendrá que venir otra empresa o tendrá que ser el Estado, y en ese caso con participación de las provincias, quien se haga cargo de la prestación del servicio, tanto de carga como de otros ramales.

22.17 Aseveró que hay mucha gente a la espera de respuestas concretas. En ese sentido existen propuestas, tanto en el ámbito público como privado, y manifestó creer que lo que faltan son las decisiones políticas correspondientes, primando el interés nacional, el interés de vincular a las comunidades, las provincias y la 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.

Se llamó para que realice su exposición el **señor Marcelo Cristian GAITÁN**, representante de la **Compañía Argentina**



de Granos S.A., no encontrándose este en la sala.

Se prosiguió a dar uso de la palabra al **señor Daniel NIETO**, Subsecretario de Promoción Industrial, Tecnológica y de Servicios del Gobierno de la Provincia de Mendoza.

23.1 Comunicó que dejaría un escrito, para que se incorpore a todo el tratamiento.

23.2 Manifestó que la provincia de Mendoza está atravesada por el Corredor Bioceánico Central. Tiene entendido que en el corredor Norte y el corredor Sur diseñaron lo que se llama en Mendoza la plataforma logística y la denominaron no como plataforma independiente sino como la Mendoza Logística, porque van a tener en el sector Norte, sobre el corredor de la ruta 7, lo que ha pensado la provincia de Mendoza que es lo más adecuado para poder sacar todos los productos desde su provincia y de todas las provincias del país de una medialuna imaginaria que se podría hacer de la zona de Sao Pablo, recorriendo toda la Mesopotamia, para que salga para los mercados asiáticos por Chile. En esos dos corredores serían cuatro plataformas, una en Luján de Cuyo, donde está la terminal del Trasandino, una obra de ferrocarriles que hace casi 100 años existía y que sirvió mucho para su provincia y que ahora se ha vuelto a reactivar en un compromiso que firmó el Presidente Kirchner con la Presidenta Bachelet por una gran gestión de su gobernador, lo que va a permitir también duplicar la posibilidad de cargas que hoy están pasando por Mendoza hacia Chile.

23.3 Comentó que, Mendoza está pensando en esa 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.

23.4 Recacló la existencia de varias dificultades que tienen en la zona Sur de su provincia y el estado de abandono total que allí existe de parte de los ferrocarriles.

23.5 Indicó que existe otra decisión que con la plataforma logística está avanzando, y que es que en Palmira, donde ALL tiene una estación terminal muy importante y donde ellos también pretenden insertar todos los parques industriales y relacionado también con toda la logística del transporte, el gobierno de la provincia está instrumentando la puesta en marcha, que seguramente va a ser para mediados de 2007, del proyecto Parques de Servicios e Industria Palmira, denominado PASIP. Entendió que será uno de los complejos más importantes regionales de logística de transporte del Oeste de la Argentina, operando como punto de nudo el Corredor Bioceánico Central integrando a la estación multimodal de Palmira.

23.6 Destacó que con ese objetivo la administradora provincial del Fondo para la Transformación y el Crecimiento en Mendoza, que depende del gobierno de la provincia en su carácter fiduciario, el fideicomiso PASIP, que por una ley provincial, la 6.558 y sus modificatorias, ha llamado a licitación para seleccionar un inversor y un contratista que ejecutará las obras públicas y las obras de servicios privados de la primera etapa del PASIP con un presupuesto oficial de aproximadamente 18 millones de pesos.

23.7 Consideró que la provincia cuenta en Palmira con los antecedentes históricos y la infraestructura ferroviaria que la ubican como una sólida base para una plataforma logística. Pidió participar como provincia también de las decisiones que tome la empresa.

23.8 Puntualizó que un conjunto de empresas pymes e instituciones públicas y privadas del Este de la provincia promueven el proyecto de Parques de Servicios e Industria Palmira, sostenido en las condiciones estratégicas de ese histórico nudo ferroviario y su potencialidad. Comentó que en agosto del año 99 y en Palmira se aprueba en Audiencia Pública la evaluación del impacto ambiental del proyecto que allí se pretende localizar. Una ley aprobada en enero del 99 por unanimidad de ambas cámaras de la provincia crea el Parque de Servicios e Industria de Palmira y define una fuerte política de promoción sobre el proyecto, creando la figura del fondo fiduciario PASIP.

23.9 Señaló que las condiciones nacionales llevaron a que recién en julio de 2006, con la firma de un nuevo decreto, esto pasara a ser mucho más real, y el 1° de diciembre del corriente año el Fondo para la Transformación y el Crecimiento, en su carácter de fiduciario del fideicomiso de PASIP, convocara a la licitación pública nacional para la selección de un inversor contratista privado para su ejecución.

23.10 Comentó que la vinculación del operador ferroviario, como con Mendoza Logística, es lo que quiere plantear, y dejar establecidas las condiciones de vinculación entre el operador y las políticas públicas que sostienen el programa Mendoza Logística, y que surgen de requerimientos legales, políticas públicas y necesidad de desarrollo del parque de servicios de Palmira y de todos los otros parques o plataformas logísticas que hemos dicho que habrá también en el Sur.

23.11 Afirmó que existe actualmente un apoyo del gobierno nacional. Por todo esto es que creen que la provincia debía ser parte en la Audiencia Pública, para dejar planteado, el objetivo general: que se establezca formalmente que la



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

concesionaria coordinará y facilitará la adecuación funcional y medidas de complementariedad de la multimodal de Palmira y las otras que se están pensando, considerando las demandas que surgen de las políticas públicas que promueven el proyecto de todos los parques que en la provincia se ven. Entendió 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 que en el futuro se vayan a hacer.

Seguendo con el orden de la lista, se convocó al **señor Horacio CAMINOS**, en calidad de particular interesado.

24.1 Expresó que representa a La Fraternidad, un gremio que va a cumplir 120 años. Mencionó que son de esos gremios que no esperan diez o quince años para darse cuenta de que el ferrocarril y su privatización iba a terminar en un desastre. Manifestó haber vivido la situación, señalado, apuntado, luchado y militado en 1989.

24.2 Resaltó que la clase política que votó con las dos manos levantadas la ley de reforma del Estado, que posibilitó el instrumento legal y la más bestial y violenta transferencia de patrimonio público a manos privadas se presentó a dar discursos de ética. Consideró que era algo asombroso, que realmente retumba en los militantes y en los luchadores sociales, que sufrieron persecuciones, que fueron a la cárcel, que padecieron muchas cuestiones, entre ellas, 80 mil compañeros sin trabajo.

24.3 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.

24.4 Cuestionó cuál es el asombro cuando se dice que AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA no cumple, cuando ninguna empresa ferroviaria cumple con los pliegos iniciales. Recordó que la mayoría de los pliegos de concesiones, a los cuales los trabajadores no esperan quince años para darse cuenta de que iban a ser incumplidos, fueron hasta publicados por el FMI en el año 1995, cuando se sabía que todas las empresas habían incumplido y que el Estado Nacional estaba en condiciones de pedir la caída de esas concesiones. Sin embargo, afirmó que por razones políticas no se hizo.

24.5 Expresó que la sociedad argentina aplaudía en aquella instancia, mientras un pequeño grupo de trabajadores ferroviarios salían a la palestra y decían que esto iba a terminar donde terminó: miles de kilómetros destruidos, falta de inversiones, falta de mantenimiento, desatención a los pequeños y medianos productores del interior del país, gente en el conurbano hacinada, en condiciones terriblemente tristes. Afirmó que ese era el marco jurídico actual.

24.6 Argumentó que en ese marco jurídico, una organización sindical, pese a haber luchado y pese a haber sido derrotada en esa lucha, debería tener la conciencia y la responsabilidad de no solamente mirar el aspecto individual o sectorial.

24.7 Sugirió preguntarle a la gente que dice que se caiga la concesión, ¿quién se hace cargo de los ferrocarriles? ¿El Estado? , cuestionó. ¿el Estado Nacional, como el Estado provincial del Chaco, donde no han podido discutir un convenio colectivo de trabajo? ¿El Estado provincial de Santa Cruz, que tampoco ha podido discutir La Fraternidad un convenio colectivo de trabajo, y sus trabajadores, los trabajadores ferroviarios tanto del Chaco como Santa Cruz trabajan sin condiciones de trabajo, con sueldos discutidos por la clase política de esos Estados?

24.8 Manifestó que no se rasgan las vestiduras por defender al Estado como un instrumento al servicio del pueblo, pero conviene que ha habido en la Argentina una gran crisis, y que ir a la audiencia a hablar de que se caiga una concesión, sin dar una propuesta cierta sobre adónde va el ferrocarril, sería realmente un acto, según él, de demagogia.

24.9 Comentó que oír a la clase política decir que se caiga una concesión ferroviaria cuando quien, el mismo y tantos otros le han ido a golpear la puerta para correr los trenes de pasajeros en los años 1991, 1992 y 1993, y han dicho sistemáticamente que no. No han podido correr los trenes a San Juan porque la provincia de Santa Fe no les pagó cuatro seguros de pasos a nivel por donde pasa el ferrocarril San Martín para cruzar a la provincia de San Luis y de allí a Mendoza y San Juan. Esa es la clase política que dice hoy, con un tono casi patriótico, que habría que destruir las concesiones ferroviarias.

24.10 Expresó que el ferrocarril, la empresa, como todas las empresas ferroviarias, no han cumplido ninguno de los puntos de las concesiones ferroviarias y estaban en condiciones de ser rescindidos sus contratos. Comentó que cuando llegó la crisis del año 2001, un año antes se habían renegociado los contratos a puertas cerradas y en ausencia del pueblo, con 10, 15 y 20 años de ampliación de las concesiones. Consideró que actualmente se están pagando las



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

consecuencias.

24.11 Entendió que en un acto de sinceramiento, el trabajador ferroviario puede plantear su cuestión desde el punto de vista sectorial, porque si realmente se cae una concesión ferroviaria sería muy duro para ellos poder tener garantías de que sus compañeros van a seguir trabajando en una empresa, y dudan que el Estado Nacional esté en condiciones de operar satisfactoriamente una empresa ferroviaria. Porque ni siquiera tienen torneros en la República Argentina. Aseveró que a tal punto llegó la crisis, la gravedad moral e institucional de la República Argentina.

24.12 Comentó que se indigna escuchando a algunos dirigentes políticos hablar de la ética, así como que cree que la Carta de Intención adolece de cuestiones fundamentales, pero es lo que hay; es lo que hay para seguir pateando la pelota hacia delante. Destacó que 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.

24.13 Sostuvo que la única forma de poder llevar adelante, no solamente AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, cualquier otra empresa que circule en los rieles de la patria, tiene que ser pasando por la conciencia de toda la sociedad. Bendijo la existencia de los espacios para poder verse las caras, decirse las cosas y juntarse para luchar por un marco jurídico adecuado.

24.14 Consideró que para eso 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.

24.15 Expresó que en esa ley federal de transporte no puede estar ausente la participación de los trabajadores, de los usuarios, de los municipios y de las provincias en los entes de control de gestión de todas las empresas ferroviarias. Agregó que fundamentalmente el Estado Nacional se haga cargo de las vías, porque no es posible recriminarle a las empresas privadas que construyan vías y puentes porque los destruyen, cuando a ninguna empresa privada ni de aerotransporte, ni de autotransporte ni de otro tipo de transporte se le exige igual tratamiento, porque el dueño del camión no paga el puente, no paga la ruta el dueño del colectivo, no paga el alcantarillado el dueño del taxi, no paga alumbrado, barrido y limpieza el dueño de un automóvil. Afirmó que quien lo hace es la sociedad argentina en conjunto con sus impuestos. A su parecer, mencionó que es absolutamente injusta la actitud de plantear a la industria ferroviaria que se haga cargo de la construcción de cosas que tiene que hacerse cargo el Estado.

24.16 Sugirió que esa ley federal de transporte tiene que ser tratada urgentemente y todos los actores sociales, empresas, vecinos, diputados, gobernadores, tienen que tomar conciencia de que no se puede seguir discutiendo como con la ley de Menem, con la ley de reforma del Estado que nos llevó a la peor crisis económica, social y política que vivimos los argentinos.

24.17 Manifestó que la Fraternidad plantea concretamente, a sabiendas de que no están totalmente justificadas algunas cuestiones dentro de la Carta de Intención, mantener la fuente de trabajo, mantener el ferrocarril y tomar conciencia de la sanción de la ley federal de transporte, y sobre todo, para toda la sociedad, tomar conciencia de que hay 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.

Habiendo concluido con los llamados conforme el Orden del Día, se prosiguió a convocar de acuerdo al Registro de Inscripciones Complementario. Consecuentemente, tomó la palabra el **señor Agustín IDOYAGA MOLINA**, en representación de **NIDERA S.A.**

25.1 Comenzó expresando que concurrió en representación de Nidera S.A., que es una empresa industrial y comercial con raíces en Argentina y en Europa. Principalmente el sector industrial de la compañía posee dos plantas de procesamiento de oleaginosas, la primera de ellas situada en Puerto San Martín, al norte de Rosario, que además de moler 2 mil toneladas por día de habas de soja, tiene un puerto con una capacidad de carga de cereales de 2.400 toneladas/hora, un desvío ferroviario para descargar hasta cinco trenes diarios, y una playa de tanques para embarque de aceites de 35 mil toneladas.

25.2 Agregó que la segunda planta de molienda está situada en Junín, provincia de Buenos Aires. Esta planta muele



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

girasol y soja a razón de 2 mil toneladas por día. También en esta planta se produce energía eléctrica en base a la cáscara de girasol.

25.3 Continuó comentando que el 95 por ciento de la producción de los óleos a granel de ambas plantas es destinado a exportación a través del puerto de la compañía en el norte de Rosario.

25.4 Indicó que, Nidera posee un semillero, el de mayor producción de la Argentina, una planta de refinamiento de aceites en Valentín Alsina y una red de distribución de agroquímicos y fertilizantes en cada una de las plantas de acopio.

25.5 Expresó que desde que ALL fuera concesionario tienen una relación contractual que se ha ido renovando año a año, período tras período, sobre todo para el flujo entre Junín y Puerto San Martín. Por los grandes volúmenes que producen diariamente, es fundamental para ellos tener un ferrocarril confiable y con gran capacidad de respuesta. Manifestó que sus requerimientos, según los barcos, son muy puntuales y muy grandes.

25.6 Resaltó que con ALL han realizado básicamente dos inversiones importantes, como la ampliación del desvío ferroviario en Puerto San Martín y una nueva vía en la planta de Junín. Esas dos inversiones, de más o menos dos millones de pesos, hicieron que se aumentara el volumen transportado.

25.7 Destacó que también fue importante para ellos la ampliación de la capacidad de transporte realizada por la empresa en el último año. Con eso han aumentado más de 50 mil toneladas en el año, además de todo lo que transportaron.

25.8 Concluyó diciendo que para ellos es muy importante que la concesionaria del servicio sea una empresa con capacidad de respuesta y conocimiento en la materia. En este sentido, ALL les ha prestado y les está prestando actualmente un muy buen servicio y están muy conformes.

A continuación tomó la palabra la **señora Graciela MURGUÍA**, en representación del **Jardín N° 106 "Dr. Jorge Jury"** de la ciudad de Palmira, Gral. San Martín, Provincia de Mendoza.

26.1 En principio comentó que su presencia en la audiencia era para dar un testimonio social, agradeciendo plenamente lo que AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA ha realizado en la ciudad de Palmira.

26.2 Resaltó que la ciudad de Palmira es un ejemplo de resistencia, pero ese fortalecimiento ante la adversidad fue favorecido y ayudado por la empresa, que dio trabajo digno a mucha gente.

26.3 Señaló que su proyecto educativo institucional tiene como nombre "Manos Unidas que ayudan a crecer". Ese nombre fue realmente apoyado por la empresa. Aludió a que se sienten respaldados por empresas que pudieron hacer viables proyectos que lamentablemente económicamente no podían llevar a cabo.

26.4 Mencionó que cuentan con un programa social de prevención de accidentes, valiosísimo para toda la comunidad. Para ello cuentan con un recurso humano de gente que trabaja en la empresa, que los asesoró, les ofreció material bibliográfico, didáctico y charlas informativas. No solamente a los niños sino también a toda la comunidad de Palmira. Destacó que fue eso altamente positivo.

26.4 Agradeció los proyectos de infraestructura de la escuela, que permitieron la ampliación del patio de juegos de sus niños, que de otra manera no podía llevarse a cabo.

26.5 Solicitó se continúe con este aporte, con esa acción social.

Continuó haciendo uso de la palabra el **señor Emilio Alberto PERAZZIO**, en representación de la **Aceitera General Deheza S.A.**

27.1 En principio explicó que la Aceitera General Deheza es usuaria hace décadas del transporte ferroviario, tanto en sus cuatro plantas industriales, que procesan 20 mil toneladas/día de soja, girasol y maní, como en sus 30 plantas de acopio distribuidas en todo el país, desde donde se movilizan oleaginosas hacia la fábrica y maíz, trigo y sorbo para la exportación.

27.2 Expresó que en la época en la que los ferrocarriles eran administrados por el Estado resultaba muy difícil conseguir trenes y, de hacerlo, no se cumplía con los plazos de colocación y en la llegada a los destinos, provocando serios inconvenientes en la calidad, cumplimientos de contratos e ilícitos sobre las mercaderías transportadas.

27.3 Consideró que desde la privatización a la fecha ALL ha cambiado sustancialmente el servicio, logrando con trabajo



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ser muy eficiente en los tiempos y en las formas en que se desarrolla este transporte, poniendo certidumbre a la creciente logística granaria, factor indispensable para ese comercio.

27.4 Puso énfasis en que el tren es un factor fundamental para la producción agrícola argentina. Alegó que Córdoba como gran productora que es, y con distancias a los puertos superiores a los 350 kilómetros, es gran demandante del servicio. AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA contribuye al desarrollo de zonas alejadas de los centros de consumo, donde el costo y la oferta del transporte es el factor principal para la ampliación de la frontera agropecuaria.

27.5 Expresó que ALL ha desarrollado un eficiente sistema de comercialización de sus vagones mejorando la oferta. Históricamente Aceitera General Deheza era demandante de transporte desde Rufino y Cañada Verde. A partir del año pasado, mediante un acuerdo con AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA y con una inversión millonaria, se logró reactivar 100 kilómetros aproximadamente del ramal Bouchard-Huinca Renancó, permitiéndoles invertir en una planta de acopio de grandes dimensiones en dicha localidad y con ella prestar un servicio eficiente en calidad y costos a los productores de una amplia zona del sur de Córdoba, lo que incentiva a crecer en la producción del lugar. Por el mismo acuerdo y con otro aporte también millonario, se logró la mejora de material rodante, con la puesta en funcionamiento de cien vagones que estaban en desuso. Debido al excelente resultado de esa operación para ambas empresas prevén seguir desarrollando en otras zonas acuerdos similares.

27.6 Agregó que han logrado, utilizando el corredor MERCOSUR, aumentar considerablemente el tráfico de granos a Mendoza para ser exportados a Chile, mejorando los costos y el servicio. Por último, manifestó que quieren hacer mención a la jerarquía del personal de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, desde los ejecutivos hasta los empleados operativos, los que están siempre a disposición y al servicio del cliente. Concesiones como esta contribuyen al desarrollo de las economías regionales y al desarrollo económico sustentable del país, especialmente a la cadena agroalimentaria.

Se convocó al **señor Javier MATTANA**, representante de **CEREALISTA MOLDES S.A.** para que realice su disertación 28.1 Empezó explicando que Cerealista Moldes S.A., es una empresa cuya actividad principal es el acopio de cereales y oleaginosas. Se encuentra ubicada en la localidad de Coronel Moldes, al sur de la provincia de Córdoba. La empresa cuenta con más de veinte años de antigüedad en el ramo, tuvo sus inicios en el año 1985 y ha evolucionado de ser una pequeña empresa familiar a una completa organización comercial integrada.

28.2 Señaló que posee un nivel de acopio de granos anual cercano a las 200.000 toneladas, entre soja, girasol, maíz y trigo. Actualmente se encuentra realizando importantes inversiones para la construcción de una nueva planta de acopio en la localidad de Coronel Moldes, que le permitirá duplicar su capacidad de almacenaje. Esa nueva infraestructura está ideada para mejorar y aprovechar al máximo las ventajas del transporte ferroviario de los granos almacenados.

28.3 Expresó que su empresa prevé con estas inversiones apoyar su logística de transporte de cargas en el ferrocarril, el cual se manifiesta como uno de los factores fundamentales en la actividad productiva primaria y el comercio. Para el logro de estos objetivos se debe contar con un servicio eficiente, responsable y seguro, como en la actualidad se está brindando, a diferencia del que les tocó vivir hace algunos años, donde se percibía solo ineficiencia, irresponsabilidad e inseguridad.

28.4 Observó que en los últimos años hay una disminución en la rentabilidad de la actividad específica del acopio de granos, haciéndose cada día más importantes los diferenciales obtenidos en el valor del flete de los productos primarios comercializados. Ese valor tiene una influencia directa sobre los costos de comercialización de los productos granarios, por ello una correcta elección de los medios de transporte puede compensar desventajas coyunturales del mercado.

28.5 En desmedro de lo anterior, comentó que observan un retroceso en el ramo del transporte de cargas automotor, por lo menos evidenciado en su zona. Ello está dado por una flota de camiones casi obsoleta, sin políticas de renovación de unidades e inserta en una administración informal que no permite a las empresas del sector confiar su logística en ella.

28.6 Agregó que a eso se suma que los acopios de cereales del centro del país tienen una distancia considerable a los principales puertos, en promedio de 400 a 450 Km, lo cual agudiza en mayor medida la dificultad de traslado y costo de los fletes.

28.7 Propuso como una posible solución a los problemas mencionados anteriormente, un servicio de logística ferroviaria acorde a las expectativas de crecimiento y desarrollo del sector productivo primario.

28.8 Consideró que se debe generar la infraestructura necesaria para el transporte de la producción de granos, la cual crece a ritmo sostenido. Sostuvo que están convencidos que se logrará este objetivo en cuanto se deje esa



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

responsabilidad en manos de empresas capacitadas tecnológicamente y profesionalmente, como lo es AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA.

28.9 Mencionó que su empresa desde sus comienzos ha confiado el traslado de parte de su mercadería, o gran parte de ella, en el ferrocarril, por ello han vivido directamente la mejora lograda en el servicio con la concesión del mismo a las empresas facultadas. Antes de la incorporación de ellas, sufrieron problemas de inseguridad, con pérdidas parciales de la carga, disminución de calidad en la mercadería por demoras en las entregas programadas e ineficiencia general en el servicio prestado.

28.10 Puso de relieve que en este particular, la empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA satisface sus expectativas de seguridad, eficiencia y control de los productos cargados.

28.11 Enunció como positivos preponderantes en la gestión de la empresa: a) la atención personalizada con representantes zonales, conocedores de las necesidades propias de cada cliente y capacitados en la solución de inconvenientes; b) la seguridad en los tiempos de recepción y despacho de los operativos, de acuerdo a los plazos estipulados en la contratación, lo que les permite concretar negocios en firme; agilidad y eficiencia administrativa; una adecuada tecnología puesta al servicio del control y seguridad de las cargas, evidenciado fundamentalmente por el control vía Internet que se le puede dar a los operativos, y tarifas ajustadas claramente a la realidad.

28.12 Concluyó que, acorde a lo planteado anteriormente, pueden asegurar que la empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA proporciona a su firma una logística confiable y competitiva, que les permite proyectar en el tiempo una relación beneficiosa para las partes.

Se convocó a hacer uso de la palabra al **señor Miguel Ángel VÉLIZ**, en su carácter de Intendente de General Levalle, Provincia de Córdoba.

29.1 Explicó como Intendente Municipal de General Levalle, que esa importante población cordobesa está en el sur de la provincia, sobre la ruta nacional número 7 y sobre la línea de ferrocarril ex General San Martín.

29.2 Señaló que General Levalle es una población que geográficamente ha sido dividida desde su creación por el ferrocarril. General Levalle es exactamente el 50 por ciento del barrio sur como del barrio norte; o sea, el ferrocarril corta la localidad de Este a Oeste.

29.3 Indicó que esta situación geográfica que tiene su pueblo se notó, y mucho, cuando el ferrocarril comenzó a decaer y las consecuencias que de eso se devinieron, lógicamente, por todo lo que significa el ferrocarril para los pueblos, pero también lo notó porque su corazón estaba mal, lleno de yuyos, malezas, abandonado. Eso fue un tiempo bastante importante, hasta que AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA comenzó con su concesión. Porque a partir de distintos convenios que han ido firmando desde el municipio con la empresa mejoraron precisamente el corazón de la población.

29.4 Resaltó la buena predisposición de la empresa, primero para firmar convenios, para mantener las instalaciones, para concederles algunos lugares estratégicos de la localidad que estaban en el predio. Y también la predisposición para solucionar algunos problemas puntuales.

29.5 Puso de manifiesto la atención que normalmente presta la empresa para con el Municipio de General Levalle. Además, a partir de esos convenios, en ese lugar están el Juzgado de Paz, el Juzgado de Faltas y toda la Dirección de Inspección, ya sea de Tránsito como de Bromatología.

29.6 Expresó que están hablando con la empresa para trasladar allí a otros sectores, a otras viviendas, todo lo que es el área de cultura, que es tan importante para un pueblo.

29.7 Manifestó su satisfacción con la relación que tienen con la empresa por la preocupación que ha tenido siempre para con General Levalle. También mencionó que averiguó, con los cerealistas, que tienen relación con la empresa, de qué manera eran atendidos, de qué manera sus solicitudes eran tenidas en cuenta, y los cerealistas también le manifestaron su conformidad en la prestación del servicio que hace la empresa para con ellos. De manera tal que no solamente el municipio, o sea, la parte oficial, sino que los privados, que tienen relación directa con la empresa, con AMÉRICA LOGÍSTICA, creen que es muy buena.

29.8 Agregó que también tienen el viejo anhelo, de que en algún momento puedan tener el tren de pasajeros, que es tan importante, especialmente para la gente, para los trabajadores, para la gente común. Dijo que realmente es muy importante en su región, y manifestó sus deseos de que en el tiempo se pueda reactivar este servicio.

29.9 Para cerrar, expresó que él también era hijo de ferroviarios. Su padre fue guarda y manifestó saber perfectamente lo que es para una casa, para un hogar, cuando el jefe de la familia se queda sin trabajo, y no precisamente por ser un



mal empleado, ya que tenía más de 30 años de servicio, sino porque la empresa cerró, quebró.

Se convocó al **señor Alejandro MOREL**; quien no se encontraba presente en la sala. Y continuando conforme el Registro Complementario, se llamó a la **señora Nancy Ana DÍAZ**, quien tampoco se encontraba en el recinto.

A continuación, hizo uso de la palabra el señor **Carlos Jorge NÚÑEZ**, en su carácter de **Secretario de Gobierno** de la **MUNICIPALIDAD DE HUINCA RENANCÓ**, Provincia de Córdoba.

30.1. Comentó que era para él una enorme responsabilidad representar a la Municipalidad de Huinca Renancó en su carácter de secretario de gobierno.

30.2 Hizo saber que en la localidad son solamente 11 mil habitantes y quisieron manifestar lo que significa para una población como la de ellos el arribo de una empresa que ha llegado a Huinca Renancó.

30.3 Explicó que Huinca Renancó, enclavado en el sur sur de la provincia de Córdoba, está haciendo de puerta de entrada o salida para los viajeros que llegan o se dirigen a la Patagonia argentina. Y esta historia no difiere mucho de la de tantas historias diseminadas en nuestro rico y extenso país.

30.4 Señaló que a fines de 1800 su terruño era solamente un caserío, con familias establecidas en esas tierras vírgenes alrededor de un boliche cuyo dueño comerciaba con los aborígenes y los gauchos que recorrían los campos sin alambrados y con caminos de huella que dejaban las carretas que pasaban para el Fuerte Italo, para seguir luego a Laboulaye, donde se abastecían de mercadería. Es así que recién en 1901 adquiere la jerarquía de población cuando el 1° de diciembre llega el primer tren del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, recorriendo uno de los ramales más importantes de la empresa, que unía la localidad de Rufino, en la Provincia de Santa Fe, con el pueblo de Buena Esperanza, en la Provincia de San Luis.

30.5 Agregó que el gigante de hierro llegaba con su estridente silbato y el resoplido del vapor a esas comarcas, cuyos propietarios tenían grandes estancias.

30.6 Continuó mencionando que fue así progresando Huinca Renancó, al ritmo del crecimiento del ferrocarril, que en 1908 habilitó la línea del Sur, que unía el pueblo con Bahía Blanca, lo cual trajo aparejado que se construyeran talleres con capacidad para 18 máquinas, incrementándose notoriamente los empleados ferroviarios. De esa forma aquel primer tren que arribó en 1901 constituyó para la región el medio más efectivo y rápido de transporte de mercaderías, materiales y personas, dándole a Huinca Renancó renombre, lo que favoreció la colonización de las tierras, la invasión de comerciantes y la radicación de muchas familias ligadas a los empleados ferroviarios.

30.7 Consideró que fue así, de a poco, que se fue forjando la comunidad, que tenía el privilegio de poder conectarse por las vías férreas con los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca y Rosario, sin olvidarse que también el tren que pasaba por Huinca Renancó llegaba a Mendoza, San Luis y San Juan.

30.8 Alegó que llegó un día donde las vías se convirtieron en tramos de hierro sin vida y las máquinas de vapor, los vagones de carga, los coches de pasajeros que durante tantos años fueron orgullo del país, terminaron bajo un soplete de acetileno, convirtiéndose en simple chatarra.

30.9 Expresó que desde hace varios meses atrás aquellas vías enmudecidas y cubiertas de tierra y pasto recobraron su esencia y las bocinas de las locomotoras de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA poblaron el aire de la ciudad, y allí comenzaron a aparecer los cargueros como en los viejos tiempos, transportando la riqueza de los campos de su zona. A partir de ese momento comenzó una fluida relación entre el municipio y los concesionarios del ex Ferrocarril San Martín, ya que existían intereses en común que merecían ser consensuados para beneficio de ambas partes.

30.10 Manifestó que fue así que se entablaron contactos con los responsables de la gerencia de ALL radicados en Rufino, Santa Fe, que inmediatamente, y con el consentimiento de sus superiores, fueron autorizando aquellos pedidos que se le formularon desde el municipio.

30.11 Indicó que de esa manera se logra compartir las instalaciones de la estación con una parte para ALL y en las otras dependencias están funcionando la Escuela Municipal de Ajedrez y el Taller Municipal de Folclore.

30.12 También manifestó que la gente de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA ha colaborado para restaurar dos viejas máquinas a vapor, que se exhiben en dos puntos de su ciudad, de una de las cuales, hay sólo cuatro en todo el país. Eso ha significado que los ex empleados estén sumamente contentos, porque están rescatando su pasado de pueblo ferroviario.

30.13 Destacó que lo más importante fue la visita de personal jerárquico de la empresa ALL, que recorrió los cruces a



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

nivel dentro de la ciudad. Y ya comenzaron a trabajar para mejorar algo que resulta prioritario y no negociable: la seguridad.

30.14 Mencionó que el ingeniero responsable ha dado la orden de construir barreras sobre la calle Juan B. Justo por ser una arteria muy transitada. Pero además han restaurado y cambiado toda la señalización de advertencia, existiendo el compromiso formal de la empresa de dotar con semáforos elevados el cruce de las vías con la ruta nacional 35, y sobre el acceso Arturo Frondizi, que es el ingreso Este a la ciudad, con mucho tránsito de autos y camiones de cargas.

30.15 Destacó la importante función social que ha cumplido AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA en la población, ya que actualmente se ha comenzado a plasmar en una serie de beneficios para su comunidad, tanto comunitarios como sociales.

30.16 Finalmente, afirmó que el regreso a su población del tren de carga a manos de AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA seguramente no es una noticia que merece un espacio en los medios de comunicación de alcance nacional, pero para un pueblo que nació, se desarrolló, un día lloró la pérdida de la fuente laboral y que sigue teniendo familias de ferroviarios que nunca emigraron, se abre una puerta de esperanza.

30.17 Por eso, agradeció en nombre del municipio y de los vecinos de Huinca Renancó la radicación de una importante industria cerealera que apostó a su zona construyendo una planta modelo, y que hoy está utilizando como medio de transporte la empresa AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA, constituyendo ese movimiento un factor de progreso, que no duda permitirá que los beneficios de ambas actividades se puedan volcar en la comunidad para que los huinquenses puedan aspirar a vivir en una ciudad con una mejor calidad de vida.

Por último se convocó al **señor Juan GUTIÉRREZ**, representante de la empresa **JUAN MINETTI S.A.**

31.1 En primera instancia manifestó que dividiría su exposición en cuatro partes: comenzando por una breve reseña de lo que es Juan Minetti S.A.; y continuando con la descripción del servicio prestado por ALL para su empresa; la importancia estratégica del ferrocarril ALL para su empresa y para la industria de la construcción en general, y una descripción en particular de la operación que llevan a cabo.

31.2 Explicó que Minetti S.A. es una empresa cuya actividad principal es la producción y comercialización de cemento Portland. Minetti posee una sólida base industrial. Cuentan con cuatro plantas de producción de cemento ubicadas en Malagueño, Provincia de Córdoba, Las Heras, Provincia de Mendoza, Puesto Viejo, Provincia de Jujuy y Campana, Provincia de Buenos Aires. Esta última, Campana, es una de las plantas de molienda más modernas en su tipo y fue puesta en marcha en el año 2000.

31.3 Mencionó que cuentan también con centros de distribución ubicados en las ciudades de Rosario y Resistencia, y plantas de hormigón elaborado ubicadas en las Provincias de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires.

31.4 Señaló que la capacidad de producción total de sus plantas es de 4 millones de toneladas anuales. La empresa comercializa sus productos en todo el territorio nacional utilizando para la distribución de estos la infraestructura logística de carreteras y ferroviaria existente en nuestro país.

31.5 Indicó que actualmente Minetti S.A. está acompañando el crecimiento del país abasteciendo de cemento a importantes obras públicas de distintas naturaleza, tales como presas, rutas, etcétera. Apostando a ese crecimiento sustentable, Minetti S.A. ha planificado inversiones por más de 40 millones de dólares para el próximo año, con el fin de eficientizar su proceso productivo y satisfacer las necesidades de la sociedad en general y de sus clientes en particular.

31.6 Expresó que Minetti S.A. hoy brinda empleo a más de 1.500 personas entre mano de obra directa e indirecta.

31.7 Mencionó que el servicio prestado por AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA se trata de un transporte ferroviario en los siguientes corredores: entre Mendoza y Campana transportamos clinker; entre San Nicolás y Mendoza, laminillos de hierro, petcoke; entre Mendoza y Rosario, triturado pétreo y cemento.

31.8 Comentó que el nivel de servicio prestado por AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA es satisfactorio, para lo cual cuentan con tres indicadores de gestión que permiten medir este nivel de servicio, tales como el cumplimiento de los programas de abastecimiento; los tiempos de tránsito y la cantidad de reclamos por calidad de los productos que transportan.

31.9 Puntualizó que tienen un contrato que han suscripto en junio de 2004, que regula toda la operación comercial. El mismo tuvo vigencia por dos años y fue renovado por dos años más, y contempla un volumen de transporte de 380 mil toneladas anuales, para el corredor Mendoza-Buenos Aires y Buenos Aires-Mendoza. Ese contrato es considerado de beneficio mutuo y con visión a largo plazo para garantizar el desarrollo sostenible de ambas compañías.

31.10 En cuanto a la importancia estratégica del ferrocarril para su empresa, dijo ser dependiente del transporte



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

ferroviario.

31.11 Resaltó que los yacimientos de materias primas y las plantas para la producción de cemento están alejados de los centros de consumo y esto refuerza la importancia estratégica de este medio de transporte.

31.12 Expresó que en cuanto a la descripción de la operación que realizan con ALL, todos sus centros productivos tienen desvíos ferroviarios particulares que posibilitan realizar operaciones de carga y descarga de vagones, tanto en origen como en destino de sus centros industriales.

31.13 Comentó que Minetti S.A. ha realizado inversiones del orden de 4 millones de dólares, sobre todo en la planta de Campana, construyendo un desvío particular y un centro de descarga automático, que permite operar descarga de trenes de 30 vagones, 1.500 toneladas, en aproximadamente 6 a 8 horas.

31.14 Indicó que su compañía, transporta básicamente clinker, que es la materia prima principal de producción del cemento; es la resultante de la calcinación de la piedra caliza a más de 1.400 grados de temperatura. Este producto tiene una densidad de 1.3 toneladas/metro cúbico, lo que implica una carga pesada. A ello se suma que los volúmenes requeridos son elevados, por lo que el modo de transporte ferroviario es el que mejor se acomoda para esta operación.

31.15 Señaló como otro producto masivo, el titurado pétreo, que se utiliza en el proceso productivo del hormigón elaborado. Se transporta desde la zona de Mendoza hasta la zona de Rosario. Están transportando aproximadamente 80 mil toneladas al año de ese producto.

31.16 Mencionó como complemento para su proceso productivo, que también se transportan materias primas tales como yesos, laminillos y carbón de coque, desde el puerto de San Nicolás hasta Mendoza. Ese volumen es de alrededor de 100 mil toneladas/año.

31.17 Concluyó que ALL administra una concesión en forma eficiente prestando un servicio que contribuye al desarrollo sustentable del país, estableciendo para ello relaciones comerciales profesionales entre ambas partes.

El Presidente de la AUDIENCIA PUBLICA, tomando la palabra informó que no había preguntas registradas en la Secretaría de la Audiencia y que por lo tanto, no habiendo más oradores inscriptos ni preguntas formuladas que debían responderse, se dio por concluida la AUDIENCIA, siendo las 14.32 hs.

IV. DOCUMENTOS Y PROPUESTAS PRESENTADAS

A continuación se presenta una breve síntesis de las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados inscriptos que no realizaron presentaciones orales.

Asimismo se deja constancia que las presentaciones mencionadas se encuentran agregadas al Expediente CUDAP: EXP S01:0440777/2006.

1. Presentación del **Diputado Julio César ALDAZ**, miembro de la **Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de EntreRíos:**

1.1 Comenzó expresando que la actualidad de la situación ferroviaria entrerriana encuentra su mejor ilustración en el informe elaborado por la Ferencia 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 tres conclusiones tan claras como terminantes:

- a) Falta de personal calificado. 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.
- b) Falta de Solvencia Técnica y medios adecuados. Lo cual hace que ALL pueda ser calificado como imprevisible, entendiéndose por previsible a aquellos concesionarios que en líneas generales poseen estructuras dentro de sus organizaciones con capacidad suficiente, tanto en medios humanos como materiales, para hacer frente con solvencia técnica a las tareas habituales de mantenimiento así como ante situaciones inesperadas o circunstanciales.
- c) Falta de cumplimiento de contrato. A lo expuesto, debe sumarse el poco respeto del concesionario a los pedidos de información y



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

d) - exigencias de reparaciones que establece la Comisión, a la vez que son numerosos los casos de hechos consumados realizados sin autorización.

1.2 Continuó denunciando la disminución del patrimonio del Estado con relación a:

- i) Vagones: ALL recibió una importante dotación de vagones, locomotoras; siendo de público conocimiento el deterioro de los vagones, llegando a darse el literal abandono al costado de la vía del vagón que ha descarrilado. No se cumple con los distintos tipos de mantenimiento recomendado para ese tipo de unidades, como son mantenimiento preventivo y predictivo, realizando solamente algunas reparaciones puntuales o abandonando el vehículo.
- ii) Locomotoras: se da una situación similar a la de los vagones, llegando a realizar lo que se denomina en la jerga como "canibalismo" que es cuando aprovechan una locomotora detenida en talleres como fuente de repuestos para otras locomotoras.
- iii) Estaciones: Con solo efectuar una recorrida por las estaciones se puede observar claramente el abandono de los edificios, llegando a darse distintos tipos de situaciones, edificios semidestruídos, edificios intrusados, etc.
- iv) Predios: el abandono es tal que en muchos lugares se han sustraído los alambrados y postes, perdiéndose el límite claro de hasta donde llega la propiedad del ferrocarril, corriendo el riesgo de la pérdida de inmuebles por posesión, ya que en muchos casos hay propiedades de las cuales el ferrocarril no posee título.

1.3 Avanzó detallando que respecto de la infraestructura de la vía, existen varios ejemplos sobre la falta total de mantenimiento de la misma así como de los puentes ferroviarios que son parte integrante. En la línea central, que había sido objeto de varias renovaciones antes de ser concesionada, se presenta un deterioro importante, con terraplenes invadidos por la vegetación, balasto contaminado que deteriora la capacidad portante de la vía, y elementos de fijación, rieles, durmientes sin un adecuado mantenimiento y reposición, por supuesto la vigilancia y por lo tanto la seguridad en la circulación no se encuentra garantizada. Existen además graves violaciones en la circulación donde no se respetan las toneladas por eje del sector llegando a hacer caso omiso de las distintas denuncias al respecto y circular los trenes de manera nocturna para evitar ser detectados. En el resto de las líneas componentes de la concesión directamente están clausuradas de hecho porque en todas se presentan distintos tipos de inconvenientes como vías tapadas por vegetación, ej: Línea Paraná / C. Del Uruguay; obras de arte caídas, ej: Línea Concordia / C. Del Uruguay; y por lo tanto está cortado el acceso ferroviario al puerto de Concepción del Uruguay. Y concluyó citando un Informe de la Auditoría General de la Nación, Actuación AGN N° 184/05.

1.4 Respecto de las obras de arte, enunció puentes, viaductos, alcantarillas, y expresó que es clara la violación del contrato de concesión suscripto, toda vez que no se realizan tareas de inspección programada de las obras de arte que permitan trazar un programa adecuado de mantenimiento y vigilancia de aquellas que se encuentran en estado precario, a modo de ejemplo observó que en el puente ubicado sobre el Río Gualaguay en las cercanías de Rosario de Tala, en la Línea Basavilbaso/Paraná, el mismo posee apuntalamientos de sus columnas desde la época de Ferrocarriles Argentinos y también se puede ver que por falta de control se cayeron tramos del viaducto que luego de mucho tiempo fueron reemplazadas las columnas caídas. En el caso del puente sobre el Arroyo Grande, al norte de San Salvador, en la Línea Principal, se puede observar desde hace mucho tiempo que el apuntalamiento, oportunamente calculado y ejecutado cuando se reforzó la estructura para llegar a las 20 tn/eje, no existe más, por lo tanto no está garantizada la circulación ni tampoco la estabilidad de la estructura en el tiempo. Y nuevamente citó el Informe de la Auditoría General de la Nación, Actuación AGN N° 184/05.

1.5 A continuación especificó deficiencias extraídas del análisis de las inspecciones practicadas por el Órgano de Control en los años 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 en diversos sectores de la red:

- a) Respecto de las vías, en sectores de la vía principal no se realizan tareas de: conservación sistemática, con aplicación de ciclos de trabajo y tareas establecidas dentro de la revisión integral; insignificante dotación de cuadrillas de mantenimiento; se tratan únicamente los sectores más comprometidos o los descarrilamientos; reemplazo ocasional de durmientes, reemplazo y ajuste de fijaciones, levante de golpes, corrección de torceduras muy significativas, cambio de rieles por rotura, utilizando, por lo general, cupones de menor longitud que la normada y cortados con soplete, trabajo no permitido sobre vía principal; colocación de cupones, por rotura de la barra original, de longitudes menores a las permitidas por las



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- normas FA; extremos de rieles con un solo bulón, o sin ellos, constituyendo en esos casos juntas escapadas no permitidas por las normas de seguridad; juntas armadas en forma provisoria, con tacos intermedios, todo lo cual redundo en una desconsolidación de la vía en los tramos afectados con permanente generación de golpes; valores de parámetros geométricos fuera de tolerancia para las velocidades máximas permitidas, marcados desniveles transversales y longitudinales, alabeo, trocha y luces de dilatación fuera de tolerancias; el déficit de trabajos sistemáticos, va disminuyendo el nivel del estado de la vía, produciendo un deterioro progresivo de sus elementos constitutivos y disminución de su calidad, produciendo la aparición de defectos irreversibles.
- b) Respecto de los aparatos de vía, también es insuficiente el trabajo de mantenimiento, observándose variadas deficiencias en agujas de cruzamientos.
 - c) Con relación al Balasto, incorporación de balasto de canto rodado, o canto rodado partido sin árido fino, sin la adecuada capacidad trabante tornando muy dificultoso el proceso de consolidación bajo durmientes, generando fuertes desniveles, bombeos en zonas de juntas; falta de regulación de luces de dilatación y la escasa capacidad trabante entre balasto y durmiente, al igual que la falta de anclas, está permitiendo el desplazamiento de la vía y la formación de torceduras importantes, fenómeno agravado con altas temperaturas; deficiente tratamiento de las malezas en todo el perfil, que impiden el necesario aireado de la vía y colmatan el balasto anulando su elasticidad y capacidad de drenaje.
 - d) En cuanto a los durmientes, detalló durmientes sin atadura, ni cajuelas para la fijación de tirafondos; piezas en mal estado, fuera de escuadra y sin consolidar, así como faltantes y con irregular distribución; durmientes de madera de eucalipto que presentan rajaduras que incluyen el alojamiento de la fijación, poniendo en duda la durabilidad y efectividad de la retención; durmientes envejecidos con descomposición fibrilar, algunos quebrados bajo el patín el riel, sin permitir la necesaria retención de la fijación, tanto vertical como horizontal; fijaciones con clavo elástico con pérdida de su condición original, permitiendo el corrimiento longitudinal de los rieles; juntas vencidas con desprendimientos de material en extremos, eclisas con marcado desgaste, con bulones flojos y/o faltantes.
 - e) Respecto de los pasos a nivel, observó la inexistencia de cruces en San Andrés, inadecuado despeje de las visuales, falta de pintura y otros deterioros; habilitación de pasos a nivel de madera indiscriminada y sin control por parte de la empresa.
 - f) Con relación a las obras de arte, señaló que los puentes del corredor concesionado presentan deficiencias por falta de mantenimiento, así como que la CNRT ha detectado que en obras de arte no se realiza ningún tipo de mantenimiento, presentando deficiencias en la manpostería de extremos y bajo solera; se observan puentes con estribos y pilares de madera en regular estado y paquete de rieles que actúan como vigas sin estar fijados convenientemente; durmientes en mal estado, socavaciones que afectan la fundación como cruces con gran cantidad de arbustos que obstruyen el escurrimiento de las aguas.

1.6 Resaltó que la situación mencionada se viene dando desde el inicio de la Concesión, porque cuando pertenecía a la empresa anterior la situación era idéntica. Y acto seguido citó un informe de la Auditoría General de la Nación, "Muestra de las Principales Auditorías sobre órganos de Control y Empresas Adjudicatarias de Procesos de Privatización".

1.7 A continuación citó un informe del Defensor del Pueblo de la Nación, "Informe Especial sobre Seguridad Vial en Argentina" del año 2005, y un informe de la Coordinación de Seguridad Ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Tránsito.

1.8 Adjuntó una imagen tomada de la página web de ALL, y puntualizó que se puede apreciar que ni siquiera tienen en internet, en su propia página web, la red de manera correcta, figurando como habilitados sectores que no lo están, incluso desde hace muchos años, antes de la concesión.

1.9 Continuando con la descripción de la imagen, señaló respecto de la Línea Paraná/Concepción del Uruguay, que la misma figura como habilitada pero el estado de conservación es desastroso, y que los ramales que están marcados, en la actualidad, no hay habilitado ninguno, como ejemplo el acceso Puerto Diamante.

1.10 Respecto de la Línea Paraná/Federal/Concordia, describió que se repite la situación de la línea anterior, con el agravante de que se ha denunciado directamente la falta de rieles y durmientes en la misma.

1.11 En cuanto a la Línea Concordia/Concepción del Uruguay- Acceso al Puerto, manifestó que la Línea Concordia/Concepción del Uruguay hace un par de años que está clausurada por la caída de una alcantarilla que jamás fue reparada y luego, por una situación de abandono y falta de circulación de trenes se han sustraído diversos elementos componentes de las vías y todos los durmientes que conformaban el puente provisoria sobre el Arroyo El



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Mármol. En síntesis, se dejó la línea abandonada porque la empresa no tiene interés en la misma.

1.12 Continuando con el Ramal Caseros/ San Salvador, apreció que figura como parte integrante de la red, ramal que hace muchos años, en la época de Ferrocarriles Argentinos se clausuró y nunca volvió a ser habilitado, encontrándose en estado precario y siendo necesario un mantenimiento importante en el mismo para poder permitir la circulación de los trenes.

1.13 Finalmente, destacó que respecto del Ramal Rosario del Tala/Gualeguay se da idéntica situación, ya que lleva muchos años clausurado, sin posibilidades de ser habilitado sin una renovación importante.

Asimismo, durante el transcurso de la Audiencia, el **señor Julio Cesar ALDAZ**, realizó una segunda presentación que obra a gregada a fs. 1491/1506 del EXP S01:0440777/2006. La misma difiere de la primer presentación respecto de los siguientes puntos.

1.14 Resaltó las ventajas del ferrocarril para el país/ región:

1.15 Políticas:

- 1) Propicia la participación ciudadana
- 2) Contribuye con la planificación del país/ región
- 3) Contribuye a la descentralización

1.16 Expresó que es un objetivo fundamental lograr que la población tenga acceso a los servicios básicos en infraestructura social y económica, de esta manera se fortalece la gobernabilidad democrática a nivel local.

Indicó que una vía de comunicación de bajo costo permite la organización y la participación ciudadana en la toma de decisiones y en la ejecución de las mismas que en la generalidad de los casos se dan en las cabeceras de departamento.

1.17 Agregó que así se facilita la construcción de espacios y mecanismos de concertación social y establecimiento de alianzas multisectoriales, impulsando iniciativas orientadas a fortalecer la identidad local, invirtiendo los recursos en la ejecución de obras prioritarias y consensuadas con la población.

Mencionó que es una importante herramienta para el desarrollo de zonas consideradas marginadas, dado que las mismas no poseen accesos en buenas condiciones a áreas tan importantes como salud, educación, seguridad y justicia, logrando evitar la formación de conglomerados suburbanos por la emigración interna a las ciudades cabeceras. Afirmó que el poseer un sistema de comunicación eficaz permite el acceso irrestricto a estas áreas.

1.18. Económicas:

- 1) Aumenta y diversifica la recaudación tributaria
- 2) Aumenta el turismo interno
- 3) Mejora la cadena productiva
- 4) Mejora la actividad de la Pymes
- 5) Incrementa el desarrollo de economías regionales
- 6) Fortalece el desarrollo de microempresas y cooperativas
- 7) Disminución del consumo de combustibles fósiles (relación 3 a 1 t/Km)
- 8) Disminución en la accidentología vial

1.19 Social:

- 1) Genera empleo productivo
- 2) Salud y calidad de vida
- 3) Transporte confiable, económico y seguro
- 4) Incentiva el desarrollo de redes sociales
- 5) Establece un medio de comunicación

1.20 Territorial:

- 1) Mejora los servicios públicos
- 2) Promueve e incentiva la realización de emprendimientos agrícolas
- 3) Promueve e incentiva la realización de emprendimientos industriales
- 4) Mejora la opción de transporte multimodal para el país
- 5) Mejora la seguridad y defensa de la nación

1.21 Internacional:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1) Impulsa la integración económica de América latina
- 2) Fomenta el intercambio cultural y humano en América latina
- 3) Consolida la relación con los países vecinos

1.22. Criticó que al ingresar a la página web de la empresa ALL lo primero que resulta llamativo es la leyenda que dice "Una empresa con calidad internacional certificada ISO 9001:2000"

1.23. Sostuvo que la leyenda mencionada es tendenciosa ya que la certificación de calidad no incluye aspectos fundamentales para el transporte ferroviario, luego aclara que lo que está certificado es "Operaciones logísticas de mercadería paletizada", en bases logísticas Alianza y Palmira, que son del ex Ferrocarril San Martín.

1.24. Alegó que se puede observar la diferencia del tamaño de caracteres y del contraste en las leyendas, induciendo al público en general a la confusión, ya que solo han certificado un rubro menor, sumamente acotado a dos lugares. Mencionó que no se ha certificado un rubro importante como sería el Mantenimiento de la Infraestructura de la Red Concesionada, algo que es patrimonio del país y que la empresa debiera entregar en óptimas condiciones al momento de la finalización de la concesión.

1.25. Sintetizó que no es una empresa Certificada con Calidad Internacional, solo tiene certificada una operatoria de las tantas que realiza, sin duda con el fin de poner la leyenda de empresa certificada ISO 9001:2000; de la misma manera podría certificar un rubro como la Atención telefónica al público.

1.26. Expresó que una verdad a medias es una mentira completa.

1.27. Luego analizó la accidentología de los trabajadores de ALL Mesopotámica S.A., señalando que debido a la elevada cantidad de accidentes laborales en la empresa, la misma ha sido calificada como Empresa Testigo por parte de la Superintendencia de Riesgos de Trabajo en 3 muestras de las 6 que se han hecho a la fecha; dichas muestras son la primera año 2001/2002, tercer año 2003/2004 y sexta año 2006/2007.

1.28. Agregó que el motivo por el cual una empresa es calificada como Empresa Testigo por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, está definido en el artículo 3 de la resolución SRT 700/00 que reza de la siguiente manera: "...esta SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO calificará como Empresas Testigo, a todas aquellas que durante el año 1999, con un promedio de trabajadores igual o mayor a CINCUENTA, han registrado un índice de incidencia de siniestralidad superior a un DIEZ POR CIENTO (10%) al índice de incidencia de siniestralidad del estrato al que pertenecen según su sector de actividad y tamaño definido según su cantidad y tamaño definido según su cantidad de trabajadores, con un rango de tolerancia al error de estimación en más- menos un CINCO POR CIENTO, sin contemplar los accidentes ocurridos in itinere."

1.29. Continuó explicando que las empresas calificadas como Empresas Testigo reciben un seguimiento especial por parte de la SRT en el ámbito del programa "Trabajo Seguro para todos" con el fin de reducir la siniestralidad y una vez que las empresas consiguen la reducción del Índice de Incidencia para accidente de trabajo y enfermedades profesionales en un porcentaje superior al 10%, dejan de ser Empresas Testigo.

1.30. Aclaró que en el caso de ALL no tiene una política adecuada de Seguridad y salud ocupacional para con sus trabajadores, sobretodo si se tiene en cuenta que ha ingresado como Empresa Testigo en 3 oportunidades de las 6 muestras que se han realizado.

1.31. Resaltó que para este análisis no se han tenido en cuenta los accidentes que no han tenido como consecuencia pérdida de días laborales, ni tampoco los accidentes in-itinere.

1.32. Enunció que en el año 1996, la dotación promedio de trabajadores es de 513, Accidentes (siniestros) 38 y el índice de incidencia 37.04; en el año 1997, la dotación promedio de trabajadores es de 417, 69 accidentes y un índice de incidencia de 131.15; en el año 1998 contaban con una dotación promedio de trabajadores de 370, 47 accidentes y un índice de incidencia del 127.3, en el año 1999 la dotación promedio de trabajadores es de 377, accidentes 61 y un índice de incidencia de 145.89; en el año 2000, la dotación promedio de trabajadores era de 341 personal, con 49 accidentes y un índice de incidencia de 137.83, en el año 2001, la dotación promedio de trabajadores era de 328, con un número de 37 accidentes y un índice de incidentes de 97.56, en el año 2002, la dotación promedio de trabajadores era de 274, accidentes 37 y un índice de incidencia de 98.54, en el año 2003, la dotación promedio de trabajadores era de 302, accidentes 24 y un índice de incidencia de 76.16; en el año 2004, la dotación promedio de trabajadores era de 351 con 61 accidentes y un índice de incidencia de 162.39; en el año 2005 la dotación promedio de trabajadores era de 373, con 66 accidentes y un índice de incidencia de 166.22.

1.33. Puso de relieve que en el año 1996 la empresa contaba con una dotación promedio de personal de 513 personas, ese año fue el primero de la concesión y resulta evidente que la gran mayoría del personal eran ex empleados de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Ferrocarriles Argentinos, que, coincidentemente se puede ver que el índice de incidencia es el más bajo de toda la serie evaluada hasta el año 2005.

1.34 Expresó que la evolución de la dotación de personal de la empresa tuvo un descenso paulatino constante a través del tiempo hasta el año 2002, con un leve repunte en los últimos años, concordante con la falta de mantenimiento que evidencian tanto el material rodante (tractivo y remolcado), la infraestructura de la vía las instalaciones fijas de estaciones y obras de arte.

1.35 Remarcó que la concesión comenzó con 513 trabajadores, llega a un mínimo de 274 en 2002 y en 2005 cuenta con 373 trabajadores promedio.

1.36 Manifestó que se encuentran ante una empresa que no ha realizado las tareas de prevención necesarias para que sus trabajadores puedan laborar en condiciones adecuadas, solo se realizan tareas urgentes por personal no especializado y con dotaciones totalmente reducidas; lo que lamentablemente lleva a un elevado número de accidentes.

1.37 Comentó que cuando se ordenan tareas a personal con escasa formación y/o desconocimiento sobre lo que tiene que realizar se obliga al trabajador a la improvisación con el consiguiente riesgo para su salud.

1.38 Consideró que la situación de ALL CENTRAL es peor aún dado que de las 6 muestras para Empresas testigo fue seleccionada en 5 oportunidades.

1.39 Agregó que ALL CENTRAL S.A. ha sido calificada por la Resolución SRT N°1139/04 como "Empresas que no han mejorado la Prevención", tal denominación se les da a aquellas empresas que habiendo sido seleccionadas oportunamente por la S.R.T. como Empresas Testigo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución S.R.T. N° 700/00, han permanecido en calidad de tal durante TRES periodos consecutivos.

1.40 Concluyó que están ante una contradicción al espíritu de la ley 24.557 y del Programa Trabajo Seguro para Todos, ya que mientras desde la Superintendencia de Riesgos del Trabajo se intenta bajar al menos en un 10 % el Índice de incidencia de la Siniestralidad de las Empresas Testigo, afirmó que ALL lo incrementa año a año.

1.41 Por último expresó que una empresa que intenta parecer del primer mundo en realidad es un conjunto de improvisaciones.

2. Presentación de los **Consejales Heriberto PEZZARINI y Luis Emilio FONSECA**, miembros del **HONORABLE CONSEJO DELIBERANTE DE LA MUNICIPALIDAD DE CONCORDIA**, Provincia de Entre Ríos.

2.1 Comenzó explicando el cuadro de situación. En tal sentido, comentó que desde que la concesionaria América Latina Logística, tomó a su cargo el ex Ferrocarril General Urquiza, en Junio de 1999, se habían producido numerosas situaciones en el área de Concordia como, en otros lugares de la Provincia. En lo atinente a Concordia puntualizó lo siguiente:

2.1.1 Pasos a niveles y señalización: Comentó que se realizó inspección hecha por funcionarios y concejales en los primeros meses del año 2005 a fin de constatar quejas de vecinos de la ciudad por la falta de seguridad en varios pasos a niveles

2.1.2 Descarrilamiento y estado de vías: Destacó que otro de los puntos de importancia sobre atendiendo la seguridad lo constituía el estado de las vías en la zona sur y un sector de la zona norte de la ciudad. En el primero se producían descarrilamientos frecuentes, especialmente muy cerca de la escuela " José María Gutierrez" y otra de gestión privada "Ntra. Sra. De Lourdes". En esos lugares el material rodante saltaba de las vías por el desgaste de estas, durmientes desnivelados y falta de contrarrieles. Los vecinos autoconvocados en esa zona sur plantearon a nivel municipal con insistencia esa situación que implicaba un grave peligro para la seguridad física de los alumnos, los peatones y vehículos que necesariamente debían circular por ejemplo en Laprida y Sarmiento al lado mismo de la escuela Gutierrez. Mencionó como otro agravante los vagones y elementos que, por los descarrilamientos permanecían abandonados al costado de las vías. Señaló que una formación ferroviaria descarriló en las inmediaciones del puente Alvear, entrada al núcleo urbano de mayor densidad poblacional. En cuanto al sector norte de la ciudad expresó que en una amplia curva, era evidente el estado obsoleto de los rieles, agravados por las largas formaciones de hasta 75 vagones que circulaban. Informó que era necesario realizar tareas de reposición y/o reparación para prevenir seguros descarrilamientos.

2.1.3 Posición de América Latina Logística (ALL): Comentó que ante estos hechos relatados y por iniciativa del Concejo Deliberante y vecinos auto-convocados de Concordia, se llevó a cabo en esa ciudad una reunión con la asistencia de concejales de Basavilbaso, Chajarí, Villa Clara y Villaguay, Representantes de APEDEFA, FERROTUR, instituciones varias y vecinos. También por convocatoria representantes de la empresa ALL y el



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Secretario de Transporte de la Provincia, Carlos A. Paduan. Recordó que se debatió largamente sobre la situación en Concordia y los problemas que ocurrían en los municipios representados en la reunión. Se exigieron soluciones a los representantes de la empresa, uno de ellos, Martín Brena hizo hincapié de que actuaban como simples voceros de los directivos y que todas las inquietudes serían elevadas a los mismos. En septiembre de 2005, recibieron por parte de la empresa un programa de trabajo para Concordia que tenía un cronograma establecido para el cumplimiento que comprendía los meses de Septiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre de 2005, que incluía los siguientes puntos:

- ? Campaña preventiva de accidentes
- ? Reducción de velocidad a 20Kms./h., desde Concordia al norte el Km. 6 y desde Concordia al sur hasta Km. 390.
- ? Colocación y renovación de cruces de San Andrés y de carteles preventivos.
- ? Pintura en fonos luminosas en el sector sur de la ciudad.
- ? Incorporación de banderilleros.
- ? Renovación de camas durmientes.
- ? Desmalezados.
- ? Colocación de contrarriel frente a la escuela Gutiérrez
- ? Levantamiento de vagones y de material siniestrados.
- ? Reemplazo de durmientes, nivelación y colocación de contrarrieles en otros sectores.
- ? Inversión de rieles en curvas.

2.1.4 Apertura de pasos a niveles: Comentó que en razón del considerable aumento del tránsito vesicular, existen pasos no habilitados pero necesarios como los de Gdor. Cresto entre Córdoba y Pasaje de los niños, Echagüe entre Belgrano y Moreno, entre otros. Expresó que desde 1994 se tramitaron aperturas de algunos, sin ser autorizados por considerar muy cerca de los habilitados. Aseveró que existe un convenio del 27/02/03, firmado entre la Municipalidad y ALL Mesopotámica donde la empresa se comprometió a facilitar gestiones para el estudio, por parte de su Departamento Técnico de los cruces de las vías con un listado de pasos a nivel que se incluyeron en dicha cláusula.

2.2 Señaló que Concordia es una ciudad de un notable crecimiento demográfico, multiplicado si se lo compara con el tiempo en que se instalaron las vías férreas. Las mismas, explicó quedaron dentro de la planta urbana, a esto se le suma que el crecimiento del tránsito vehicular obliga a un ordenamiento con la apertura de varios pasos a nivel.

2.3 Destacó que los resultados por todas las gestiones hechas y de acuerdo al programa de trabajos acercado por la empresa, el cumplimiento ha sido parcial. En lo concerniente a la reparación y seguridad se ha concretado en los pasos a niveles de Avenidas Independencia, Eva Perón y J. B. Justo, calles Carriego, Canario, Salta y Sáenz Peña. No se hicieron en Avdas. Salto Uruguayo, San Lorenzo y Calle Mitre. Se ha verificado la reducción de velocidad en la zona sur, así como el cambio de rieles y contrarriel de seguridad en la vía. En la curva del Polideportivo y Salto Uruguayo se invirtieron los rieles. Se incorporaron banderillos en Avda. Tavella y Km. 347. Se han levantado vagones y material siniestrado de la zona sur. En algunos sectores se han colocado carteles preventivos. Se ha hecho un desmalezado parcial sin continuidad. El reemplazo de durmientes nivelación y colocación de contrarrieles en otros sectores ha sido parcial agregando que la campaña preventiva de accidentes no ha sido cumplida.

2.4 Enumeró los hechos más importantes por los cuales el Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Concordia, Solicita la anulación de la concesión de ALL:

- 1) Excesivo número de accidentes debido al mal estado de mantenimiento de la superestructura e infraestructura de vía y material rodante (comparando con otras concesiones NCA, FERROSUR, FEPSA). En su ámbito se producen 140 descarrilamientos sobre la vía principal en un año.
- 2) Los materiales que son utilizados para el mantenimiento de la superestructura de vía sacados de ramales que no opera quedando estos incompletos.
- 3) De la red concesionada 2100 Kms. vías aproximadamente solo opera 1300 Kms. el resto se encuentra dejado a la suerte, sin control con el consiguiente desmantelamiento y depredación. Parte de esta superestructura ha sido vendida como chatarra.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4) Parte del material rodante, entregado por el Estado al momento de la concesión, ha sido desguasado o actualmente esta en estado de abandono, Ej. Maquina MATIZA que efectuaba el control de las vías y estado de las mismas
- 5) El no- cumplimiento del plan de mantenimiento de locomotoras y vagones, reparaciones numerales y periódicas vencidas, con quejas permanentes de usuarios sobre formaciones sin luz interior, agua, sanitarios adecuados, etc.
- 6) El deficiente o nulo funcionamiento de los sistemas de seguridad de los pasos a niveles (barreras, señales pasivas y fonoluminosas)
- 7) Instalaciones fijas, estaciones, talleres, galpones, en estado de abandono y desidia, totalmente depredadas por la falta de presencia y vigilancia.
- 8) Falta de cumplimiento de los compromisos asumidos en las reparaciones de pasos a niveles, alambrados perimetrales, campañas de conscientización de tránsito, con los municipios.
- 9) Cuenta con escaso personal idóneo abocado a las tareas de mantenimiento y a la seguridad operativa, cambiando permanentemente los responsables y colocando gente joven sin experiencia en puestos claves. Esta situación, hace que ALL sea calificado como imprevisible para hacer frente con solvencia técnica las tareas habituales de mantenimiento así como ante situaciones inesperadas o circunstanciales.
- 10) El concesionario no respeta las condiciones de carga máxima establecida para la circulación de trenes, lo que aparejado a la falta de mantenimiento de vías, apenas puede desarrollar 53km./hs.contra los 90 a 120 Km./h al momento de la entrega por parte de Ferrocarriles Argentinos.

2.5 Concluyó, que por estas razones buscan revertir el estado actual de la concesión del ex Ferrocarril Urquiza que no ha dado cumplimiento a gran parte de lo pactado con el Gobierno Nacional y manifestó su apoyo a la implementación de servicios de pasajeros como regulador del transporte teniendo en cuenta su rol social en el ámbito de su provincia.

3. Presentación del **Ingeniero Marcelo BACIGALUPI**, en su calidad de Director General de Obras y Servicios Públicos de la Secretaría de Estado de Hacienda, Finanzas, Obras y Servicios Públicos de la **PROVINCIA DE MISIONES**.

3.1 Comenzó expresando que la Provincia de Misiones no tiene objeciones a lo actuado por la UNIREN, a fin de mantener el servicio de cargas que es fundamental para las Provincias, pero expresó su preocupación en ciertos puntos y manifestó esperar que sean tenidos en cuenta en el nuevo Contrato de Concesión.

3.2 Realizó un detalle de los mismos:

- a) Estado de la Infraestructura de las vías. A poco de ver los anexos de la Carta de Intención, vieron que para el tramo concesionado en la Provincia de Misiones que es de 77.5 Km., donde se encuentran las estaciones de Apóstoles, Garupa-Talleres de Mantenimiento, Miguel Lanús y Posadas, además del cruce internacional Puente Posadas-Encarnación Rep. del Paraguay, no tiene previstas inversiones. Además se destaca que de los 77.5 Km., 61.10 Km. están en estado malo y el resto en estado regular, traduciéndose ese estado de las vías en velocidades de 30 Km/h. Por lo que pidieron que se tenga en cuenta esto para la distribución de inversiones y que se prevea que el Estado Nacional debe invertir en el tramo a fin de que el servicio sea confiable a fin de que sirva a la Provincia para que gradualmente se opte por este servicio de carga para descargar las rutas que ya se hallan saturadas al transporte, principalmente la Ruta Nac. 14 con altos índices de accidentes. Destacando que el transporte de carga por carreteras en la Provincia es del 91%.
- b) Cuestiones Medioambientales. Para la Provincia es de fundamental interés que este tema tenga un tratamiento específico, ya que en la Carta de Intención no figura el tema en particular y teniendo en consideración que la Provincia 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 afectan a las personas. Dicha aseveración tiene antecedentes ciertos y palpables como la causa de contaminación con hidrocarburos por parte de los Talleres de Galupa al Barrio 70 Viviendas "Sofanor Suarez". Dicha causa data del año 2000 y a la fecha no ha tenido solución. En la misma han intervenido el Municipio, la Provincia, la Secretaría de Energía de la Nación. Es su opinión, que en particular, ante hechos que afectan a las personas y al medioambiente tienen que ser solucionados por la empresa sin esquivar responsabilidades aduciendo jurisdicciones y competencias ya que los afectados son la Provincia y los habitantes de la misma. Actualmente, ALL MESO S.A. no reconoce la jurisdicción del



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Municipio ni el poder de policía del mismo en cuestiones fundamentales, lo que lleva a una mala relación Empresa-Municipio, contradiciendo el espíritu de la Concesión, siendo una actividad que debe ser integradora, de desarrollo y beneficio mutuo. Solicitaron que 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 más, no eludiéndolo por argumentaciones de jurisdicción y competencia. Asimismo, solicitaron se solucione la causa de contaminación ambiental por hidrocarburos al Barrio 70 Viviendas, y realizar las obras que demande el municipio para no seguir contaminando. Por último, solicitaron que se contemple un sistema de protección ambiental en todo el ámbito de la red que prevea lo expuesto anteriormente.

- c) Coordinación Empresa-Municipio-Provincia. Observaron que se debe compatibilizar la presencia del ferrocarril con el desarrollo urbano, debe haber diálogo entre la empresa, el Municipio y la Provincia. La actividad genera un alto impacto a los accesos del Municipio, los cuales están deteriorados por la actividad. El Municipio no tiene beneficio de tributario y tasas por parte de la empresa, por lo cual se ve perjudicado. Solicitaron coordinar la actividad del Municipio y posibles aportes de la empresa para arreglar los accesos. Y solicitaron la coordinación de horarios con el Municipio ya que las calles padecen cortes de más de 40 minutos cuando realizan maniobras los convoyes, porque la estación, actualmente, está integrada a la trama urbana.
- d) Estrategias de Mantenimiento Preventivo. Respecto de los talleres de mantenimiento "Garupa", expresaron que en cuanto a ese punto se debe solucionar la causa mencionada para que puedan ser habilitados para que cumplan su rol, por lo cual se deberán realizar las obras para no seguir contaminando, así como la remediación al Barrio 70 Viviendas.

3.3 Finalmente, manifestaron que las apreciaciones vertidas, de ninguna manera son para poner palos en la rueda a la actividad, sino que sirvan para un mejor servicio por parte de la empresa y del mantenimiento de los bienes del Estado Nacional. Propusieron el diálogo como premisa para solucionar los problemas, ya que en su mayoría fueron producto de desencuentros por faltas del mismo.

3.4 Culminaron mencionando que la estrategia provincial hacia 2016 incluye a la actividad ferroviaria de forma esencial para el transporte de la producción de Misiones, por lo cual expresaron su preocupación en cuanto a inversiones y sustentabilidad de la actividad para el crecimiento provincial y empresarial y así contribuir al desarrollo nacional.

4. Presentación del **señor Juan Pablo BONFICO**, representante de **FORESTAL BOSQUES DEL PLATA S.A.**

4.1 En principio comentó que la empresa de la cual fue representante en la Audiencia, provee de materia prima a diversas empresas de la industria papelera.

4.2 Explicó que para llevar adelante su actividad comercial, administran una superficie superior a las 40.000 hectáreas forestadas en las Provincias de Misiones y Corrientes (Santo Tomé) y dirige un programa de crecimiento de 6.000 hectáreas anuales.

4.3 Comentó que dicho emprendimiento incluye un vivero con capacidad para 8.000.000 plantas, que está dotado de las más modernas tecnologías orientadas a sustentar su función como proveedor de plantas para intensificar el proceso de forestación.

4.4 Agregó que muchos de los terrenos forestados por Forestal bosques del Plata se encuentran en las inmediaciones o zona de influencia del tendido ferroviario concesionado a ALL Mesopotámica.

4.5 Indicó que en particular, en su paso por Corrientes, las vías férreas atraviesan o pasan por los lindes de dos campos explotados por su empresa, el complejo "Pariopa" ubicado sobre la Ruta Nacional 14, al norte de Santo Tomé y el complejo "Timbauva" ubicado también sobre la Ruta Nacional 14 al norte de la ciudad de Gobernador Virasoro.

4.6 Comentó que en dicha zona, los incendios rurales representan una grave amenaza a la vida y propiedad de los habitantes. La sequía del verano junto con el viento y las altas temperaturas hacen que, temporada a



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

temporada, los incendios rurales la azoten, siendo de público y notorio lo grave de estos acontecimientos, tanto que el último verano, Corrientes declaró la emergencia en la materia .

4.7 Alegó que en reiteradas ocasiones personal de Forestal Bosques del Plata S. A. y del Consorcio Manejo del Fuego ha detectado que, tras el paso del tren, se inician focos del fuego sobre las vías férreas o en las zonas inmediatamente aledañas.

4.8 Sostuvo que ALL en forma irracional y testaruda niegan que sus formaciones sean responsables por los inicios de focos de incendio, actitud que importa una falta de respeto a la inteligencia de todos los interesados en el tema.

4.9 Manifestó acompañar prueba que claramente demuestra la responsabilidad de ALL en varios incendios rurales. Expresó que adjuntaban copias de numerosas publicaciones que dan razón de lo trascendente del tema para la comunidad del litoral, ya que el tema de los incendios provocados por los trenes de ALL han sido objeto de publicaciones periodísticas como de planteos realizados por Diputados y Senadores Nacionales ante sus respectivas cámaras.

4.10 Argumentó que si no son combatidos eficaz y rápidamente, los focos iniciados por los trenes de ALL se expanden a los campos linderos, transformándose rápidamente en incendios.

4.11 Mencionó que, los cortafuegos, dispuestos por los linderos a las vías del ferrocarril, en la forma que técnica y legalmente corresponde, muchas veces no son efectivos ya que los factores climáticos como el viento y la extrema sequía hacen que esas defensas se vean superadas por las llamas que arrasan campo tras campo, hasta que pueden ser controladas, no sin grandes pérdidas de todo tipo, económicas, ecológicas y eventualmente de vidas humanas.

4.12 Agregó que habida cuenta de la reiteración de hechos similares en que se detectaban focos de fuego nacidos al paso del tren y sobre la vía, personal de su mandante y el Consorcio Manejo del Fuego comenzaron a recabar información y documentación certificada específica en relación a esos hechos, documentación cuyas copias se adjuntan a la presente, porque sus originales están en el expediente judicial que luego identificó.

4.13- Esbozó que de esa documentación surge la directa relación entre el paso de los trenes operados por las demandadas y el inicio de los focos de incendio. Tal es así que su parte promovió ante el Juzgado Civil, Comercial de Menores y Familia de Santo Tomé, Provincia de Corrientes, la acción de amparo caratulada " Forestal Bosques del Plata S.A. C/ América Latina Logística Mesopotámica S.A. y trenes del Litoral- TEA S.A. s/ Acción de amparo (expte 15165/05).

4.14- Observó que los hechos identificados en la documentación referida no han sido las únicas ocasiones en que el paso del tren operado por ALL han causado incendios forestales en la zona, perjudicando a distintos productores, vecinos y la comunidad en general, sino que ha habido muchos otros fuegos producidos por el tren que no pudieron ser debidamente documentados.

4.15- Enunció los cuatro hechos que fueron documentados en forma completa por Forestal Bosques del Plata.

4.16- Destacó que el Sr. Juez interviniente en la causa iniciada contra ALL pidió a la empresa concesionaria que presentara un informe sobre el tema que motivó el pedido de amparo realizado por Forestal bosques del Plata S.A. . Ante ese pedido ALL presentó un breve informe en el cual informaba la presencia permanente de cuadrillas de trabajadores que mantienen limpia de malezas la zona del tendido ferroviario. Indicó posteriormente, que tal afirmación resulta falsa , elló fue demostrado con las pertinentes acta notariales, toma de fotografías que su parte presentó ante el Juez para desvirtuar tamaña irresponsable mentira formulada por ALL.

4.17- Expresó que en base a toda la información reunida, el Sr. Juez Dr. Humberto Camilo De Biase Echeverría



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

dictó con fecha 30/11/06 una medida cautelar en la cual se ordena a ALL que cumpla "...con las medidas de seguridad impuestas en los reglamentos operativos y de seguridad como en las normas operativas, particularmente libre de maleza la vía férrea y espacios concesionados ..." Adjuntó también oficio firmado por el Juez ordenando la medida y copias de las constancias de notificación de esa medida a ALL.

4.18- Manifestó que en el verano, con la vuelta del calor y la temporada seca se suscitan nuevos incendios en muchos casos provocados por el pésimo mantenimiento que ALL da a los bienes que el Estado Nacional dio en concesión.

4.19- Comentó tener la convicción de que el paso del tren representa un factor de alto riesgo para la actividad comercial de su mandante y la seguridad de la comunidad en general porque, por la falta de mantenimiento adecuado, su paso desata diversos focos de fuego en las vías.

4.20- Aseveró que esos focos, en algunas ocasiones, han podido ser controlados y extinguidos por la muy diligente actuación del Consorcio Manejo del Fuego, los Bomberos de Gdor. Virasoro o las brigadas de su mandante; pero en otros casos al no poder ser extinguidos en tiempo oportuno, han causado graves daños a la propiedad, al medio ambiente y ponen en riesgo vidas humanas afectando así directamente a la comunidad de la zona en sus intereses personales y económicos.

4.21-Por último expresó que el motivo de su presentación ante la UNIREN era procurar que la Unidad, recomiende la toma de medidas urgentemente necesarias para prevenir la reiteración de hechos como los descriptos y acreditados. Entendió que esas medidas deberán priorizar ciertos aspectos tales como:

- a) El mantenimiento de los rieles.
- b) La limpieza de malezas en la zona del trazado de los rieles (Afirmó que Ferrocarriles Argentinos lo hacía en forma muy eficiente.)
- c) El control adecuado del material rodante, control que los convoyes no sean sobrecargados.
- d) La constitución de adecuadas garantías por la responsabilidad civil en que el concesionario pueda incurrir en ejercicio de la concesión.
- e) Control de los sistemas de escape de las locomotoras del concesionario y las emisiones de estas, como también de la calidad del combustible por ellas utilizado.
- f) Previsión de fondos para la reparación de los perjuicios yacausados por la concesionaria.
- g) Toda otra medida que al respecto el Estado como concesionario considere pertinente para tutelar los intereses de la comunidad en relación a los hechos anteriormente señalados.