



INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS –UNIREN-, DE LA AUDIENCIA PÚBLICA REALIZADA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA ENTRE LA UNIREN Y LA EMPRESA FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANONIMA DE FECHA 24 DE JUNIO DE 2005, LLEVADA A CABO EN LA CIUDAD DE BAHIA BLANCA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Buenos Aires, 13 de julio de 2005. -

En virtud de lo prescripto por el Artículo N° 36 del Decreto N° 1172/03, la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS (UNIREN) ha elaborado el **Informe Final** con la descripción sumaria de las intervenciones de la AUDIENCIA PÚBLICA llevada a cabo el 24 de junio de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieron la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANONIMA y la UNIREN el 19 de julio de 2004, y su ADDENDA de fecha 10 de mayo de 2005, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

Dicha Audiencia Pública fue convocada por Resolución Conjunta N° 234 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION y N° 389 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS del 25 de abril de 2005 y Disposición UNIREN N° 16 del 24 de mayo de 2005.

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

La Audiencia Pública se realizó en el local correspondiente a la sede del SALON AUDITORIO DEL CENTRO REGIONAL DE INVESTIGACIONES BASICAS Y APLICADAS DE BAHIA BLANCA -CRIBAB-, sita en el camino de la Carrindanga Km.7, Ciudad de Bahía Blanca, Provincia de BUENOS AIRES y dio comienzo a las 08:00 A.M..

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PÚBLICA estuvo a cargo de la SECRETARIA EJECUTIVA de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS.

Se pudo tomar vista de las actuaciones administrativas vinculadas al objeto de la Audiencia Pública, en la sede de la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, sita en Avenida Paseo Colón N° 189 Piso Cuarto, de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES.

Las personas interesadas en exponer durante la AUDIENCIA debían inscribirse en el REGISTRO DE PARTICIPANTES, y aquellas cuyo domicilio se encontraba en un radio mayor a CINCUENTA (50) kilómetros de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, pudieron anotarse en el mencionado REGISTRO enviando una presentación por correo dirigida a "UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS, Avenida Paseo Colón N° 189, Piso Cuarto, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES (C 1063 ACB) AUDIENCIA PÚBLICA – FEPSA."

Se comunicó especialmente la convocatoria de la Audiencia Pública a: La COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION creada por el Artículo N° 20 de la Ley N° 25.561; el Señor DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA NACION; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE CORDOBA; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTA FE; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE LA PAMPA; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS; al Señor JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; al Señor



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

SECRETARIO DE TRANSPORTE; el Señor INTERVENTOR DE LA COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE; el Señor MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA, Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES; el PROCURADOR DEL TESORO DE LA NACION; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PAMPA; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE CORDOBA; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE SANTA FE; a la Señora DEFENSORA DEL PUEBLO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; el Señor Presidente del ENTE UNICO REGULADOR DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; al Señor SINDICO GENERAL DE LA NACION; las Asociaciones de Usuarios debidamente registradas; Señores FERROCAMARA; Señores CAMARA DE PUERTOS PRIVADOS; y la ASOCIACION DE COOPERATIVAS ARGENTINAS.

Algunas de las inscripciones recepcionadas fueron acompañadas de presentaciones escritas, adjuntando documentación y propuestas para la Audiencia Pública. Dicha documentación se encuentra agregada al expediente S01:0168294/2004.

Las presentaciones escritas, documentación y propuestas acompañadas por los interesados, serán debidamente consideradas en la evaluación del resultado de la Audiencia.

El REGISTRO DE PARTICIPANTES para la Audiencia Pública se habilitó en la sede de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos sita en la Ciudad de Buenos Aires, desde el día 8 de junio de 2005 hasta el 21 de junio de 2005. En dicho Registro se han inscripto la cantidad de 41 participantes: FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. (FEPSA)- Ignacio María CASARES, Carlos Daniel BAYLAC, Mario Andrés ANTONELLI; Subsecretaría de Transporte Ferroviario -Dirección Nacional de Transporte Ferroviario; Sr.Víctor Hugo SALLER; Señor Jorge Eduardo WADDELL – Particular interesado; el gobierno de la Provincia de La Pampa, Dirección de Transporte del Ministerio de Obras y Servicios Públicos; Señor Juan José PICO; Municipalidad de Olavarría, representada por el señor Alberto Jorge MIOTTI y Dante GALVAN; Municipalidad de Adolfo Alsina, representada por su intendente municipal, don Alberto GUTT; Secretaría de Transporte de Santa Fe, representada por el señor Carlos FERNÁNDEZ PRIOTTI; Municipalidad de DAIREAUX, representada por el Intendente Municipal Luis Alberto OLIVER ; Municipalidad de GUAMINÍ, representada por la señora María Laura GARCÍA; Municipalidad de BAHÍA BLANCA, representada por el señor Alberto Emilio CASALI, hizo uso de la palabra el Ingeniero Mario Valeri; Municipalidad FLORENTINO AMEGHINO, representada por su Intendenta municipal, doña Andrea Fabiana GARCÍA; Cámara de Exportadores de la República Argentina, representada por la señora María del Rosario SOLARI; Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales, representada por el señor Nelso Bautista PRINA; Consorcio de Gestión del Puerto de BAHÍA BLANCA, señor Jorge SCOCCIA; Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada, representada por el señor Fernando Julián ECHAZARRETA; Bolsa de Cereales, Oleaginosos, Frutos y Productos de Bahía Blanca, representada por la señora Iara Tatiana CULLIA BONZINI; Cámara Portuaria Marítima de BAHÍA BLANCA, señor Miguel DONADÍO; Bolsa de Comercio de BAHÍA BLANCA S.A., representada por el señor Rodolfo Eduardo BARRIO; la señora Vilma Ana RIPOLL, como particular interesada; el señor Gastón COSSETTINI, como particular interesado; el señor Ignacio LARTIRIGOYEN, representante de LARTIRIGOYEN y Cía. S.A.; Sergio Fabián RUIZ DÍAZ, como particular interesado; el señor Mario Eduardo TORRE, en representación de TORRE Hermanos S.A.; en representación de M&E S.A., el señor Jorge Andrés RAUSEMBERG; el señor Carlos BORLA, en representación de TOMÁS Hnos. y Cía. S.A.; el señor Manuel María MENDOZA, como particular interesado; la señora María Laura BENÍTEZ, representante de PIRO y RUIZ S.C.A.; el señor Alberto Antonio BORZORI, representante de BERTOLAMI CEREALES S.A.; el señor Jorge DE MENDONÇA como particular interesado; el señor Juan Carlos ROLL, como particular interesado; la empresa INGEFER S.R.L., representada por el señor Daniel CASONI; Oleaginosa MORENO Hnos. S.A., representada por el señor Carlos Alberto FONTÁN, hizo uso de la palabra el señor Alejandro DARINO; Cooperativa Agrícola Ganadera Limitada de ADOLFO ALSINA, CARHUÉ, señor Juan Carlos SAGASTI; Cooperativa Agropecuaria General San Martín de CORONEL SUÁREZ Limitada, Sergio Javier GAITÁN; La Alianza Cooperativa Agrícola Ganadera Limitada, señor Hugo CAÑÓN; Instituto Argentino de Ferrocarriles, señor Pablo MARTORELLI; el señor Juan Carlos CARCEDO, como particular interesado; Los Grobo Agropecuaria S.A., representada por Mario FERNÁNDEZ o Claudio ESTÉVEZ; Molino Agua Dulce S.A., representado por Claudia Fabiana GATTI; Federación Nacional de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios representado por Alberto Javier DEL RÍO; Antonio Guillermo LUNA, como particular interesado.

Se inscribieron como Participantes de la Audiencia sin revestir el carácter de expositores las siguientes personas: Héctor Teodoro POLINO Diputado de la Nación; Ferrocámara Empresaria de Ferrocarriles de Cargas, representada por Carlos Alberto PEREZ; y Sociedad de Acopiadores de Granos de la Provincia de Córdoba, representada por Juan Carlos GIRAUDO.

Las autoridades de la Audiencia fueron: Presidente, Dr. Jorge Gustavo SIMEONOFF; Presidente Alternativo, Ing. Hugo ROTHAMEL; Secretario, Dr. Javier del SACRAMENTO.

Tomó la palabra el Presidente Dr. Jorge Gustavo Simeonoff, quien dio inicio a la Audiencia. Seguidamente, el Sr. Secretario, Dr. Javier del Sacramento, dio lectura a la Orden del Día. Luego el Dr. Simeonoff formuló algunas consideraciones respecto del desarrollo de la Audiencia y la Sra. Presentadora (Prof. Orus), leyó el reglamento de la misma.

A continuación hizo uso de la palabra el Ingeniero **Hugo Juan Rizzo** quien representó a la **UNIREN**. En su exposición resaltó que:

FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. es una empresa de transporte ferroviario de cargas que posee en concesión la explotación integral de una red que se desarrolla tanto en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Córdoba, San Luis y Santa Fe, que principalmente ocupa lo que antes llamábamos ex Línea Sarmiento y partes de ex Líneas Roca y Mitre, con una extensión de 5.119 kilómetros, de vías principales, secundarias y sin operación, con 45 locomotoras y 1.862 vagones recibidos en concesión.

Un 16 por ciento corresponde al Ministerio de Economía, un 4 por ciento al personal, un 76,9 por ciento a TECHINT S.A., un 21,92 por ciento a la SOCIEDAD COMERCIAL DEL PLATA S.A. y un 1,18 por ciento a E.A.C.A. S.A.

Las bases para la renegociación establecidas por la Secretaría de Transporte de la Nación fueron: el incremento significativo en la participación ferroviaria en el transporte de carga; rehabilitación de la infraestructura de la red troncal; modernización tecnológica de material rodante y equipamiento general; generalización de fuentes de trabajo de todo tipo a partir de la realización de obras y el incremento de la actividad; rehabilitación de los servicios de trenes interurbanos de pasajeros en la red troncal; impulso del transporte intermodal; integración de los corredores de transporte continentales; promoción de los servicios interurbanos de carácter regional sobre la red secundaria; modernización de las terminales portuarias y mejora de la accesibilidad ferroviaria y multimodal.

Otras acciones fueron: mejorar el estado de la red troncal, adecuar los contratos de concesión en función de las nuevas condiciones; impulsar y promover inversiones; promover la participación de gobiernos provinciales y municipales; mejorar la gestión de planificación y control de la concesión por parte del Estado nacional; eliminar la exclusividad en el transporte de carga que posee actualmente cada concesionario en su sistema.

Dentro del marco del sacrificio compartido se considera necesaria una redefinición del Plan de Inversiones original. La implementación de la reformulación citada se podría concretar mediante la aplicación de un plan alternativo de aquel original, con revisiones quinquenales.

El plan previsto por la oferta: ha habido reconstrucción de vías previsto en la oferta en Km. equivalentes a R6, 60 por ciento; señalamiento y comunicaciones, un 23 por ciento; reconstrucción de locomotoras, un 33 por ciento; reconstrucción de vagones, un 90 por ciento.

Aquellas estipulaciones vigentes del pliego de bases y condiciones y contrato de concesión que no resultan modificadas por los términos contenidos en este Entendimiento, mantendrán su vigencia.

- 1.1 A fin de ejercer el control y regulación de la circulación de los trenes en la red concesionada se verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.2 El concedente podrá modificar dichas reglamentaciones para lo cual la Autoridad de Aplicación elaborará las modificaciones previa consulta con el concesionario. Se fijará especial atención a la incorporación de desarrollos nacionales y materiales elaborados en el país.
- 1.3 Categorización de la red: Red Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos implica importante densidad de trenes de carga y/o servicios de pasajeros interurbanos; Red Primaria de Cargas, con importante densidad de trenes de carga sin la circulación de trenes interurbanos de pasajeros, Circulación eventual de trenes de pasajeros regionales de velocidad limitada. Red Secundaria de Cargas, con nivel regular de circulación de trenes de carga; la Red sin Operación o a la Demanda, con circulación nula o muy esporádica de servicios de carga.
- 1.4 Estado actual de la red concesionada, velocidad de circulación y estado de la misma. Estado actual del señalamiento, comunicaciones, obras de arte y otros. Inventario y el estado actual del material rodante.
- 1.5 El plan de inversiones se readecua en función de la categorización de la red y en base a la circulación. El nuevo monto anual es el equivalente al 9,5 por ciento del monto de su facturación anual, monto mínimo efectivo anual obligatorio de 6,5 millones por año. Monto estimado a invertir en los 18 años restantes es aproximadamente de 248 millones de pesos.
- 1.6 Se incorpora un detalle de obras a ser ejecutadas durante los años 2004-2005. El concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación un Avance del Plan Anual de Inversiones.
- 1.7 El CONCESIONARIO deberá presentar antes del 31 de mayo de cada año, el Plan Anual de Mantenimiento que deberá ser realizados con fondos provenientes del concesionario. Se incorpora un detalle de obras de mantenimiento a ser ejecutadas durante los años 2004 y 2005.
- 1.8 Las Normas de Mantenimiento podrán ser revisadas, modificadas o completadas si existieran motivos razonables por ejemplo, un cambio tecnológico, se analizará el impacto económico que generen.
- 1.9 El canon comprometido se fija en un 3 por ciento del monto de su facturación anual. El 30 por ciento del canon le corresponde al ANSES el remanente será destinado al Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (FFSFI).
- 1.10 La AUTORIDAD DE APLICACIÓN podrá habilitar a un tercero operador de carga para transportar productos con origen en la red concesionada cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del concesionario.
- 1.11 Cuando circulen por las redes concesionadas con productos con origen fuera de dicha red, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen en el presente Entendimiento.
- 1.12 Los límites de la concesión fueron delimitados originalmente en el contrato de concesión. La nueva delimitación que se acuerde, concluirá con los trámites de afectación y desafectación pendientes.
- 1.13 El CONCESIONARIO está autorizado para suscribir contratos sobre los bienes muebles e inmuebles que forman parte de la concesión. El 50 por ciento de los ingresos netos de IVA e impuestos provenientes de las nuevas explotaciones no contempladas en el pliego o contrato de concesión se depositarán en el FFSFI.
- 1.14 El CONCESIONARIO queda facultado para realizar convenios precarios con los municipios, comunas u otros terceros ubicados a lo largo de la red, a fin de posibilitar el uso temporal de predios ferroviarios. Y deberán ser previamente sometidos a la aprobación técnica de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El sistema contable que utilice el CONCESIONARIO deberá permitir la individualización de centros de costos y gastos por concepto, se llevarán cuentas contables con la suficiente apertura para reflejar los costos incurridos en Gastos de Administración, Comercialización, Explotación y Otros.

- 1.15 El CONCESIONARIO deberá presentar al órgano de control un Plan de Calidad que constituirá el programa del SGC basado en la norma ISO 9001/2000. Se deberá completar dentro de los doce meses de la entrada en vigencia del acuerdo.
- 1.16 Si producto de los reclamos mutuos entre las partes surge un saldo favorable, y ese saldo favorable se invierte directamente en infraestructura.
- 1.17 Los reclamos sobre la concesión, efectuados por el CONCEDENTE o por el CONCESIONARIO, se incorporan como ANEXO XII a la presente, del que surge un saldo a favor del concedente de pesos 63.830.000 el que será aplicado a inversiones en la concesión y será prorrateado en diecisiete años (17).
- 1.18 Figuran los reclamos que el CONCESIONARIO acepta declinar ante el CONCEDENTE. Son cosas que deja de litigar con el ESTADO NACIONAL, del orden de los 51.000.000 pesos.
- 1.19 El CONCESIONARIO y sus accionistas renunciará expresamente a efectuar cualquier tipo de presentación, reclamo o demanda fundado en la situación de emergencia establecida por la Ley N° 25.561 sobre el contrato.

Dentro de los ciento ochenta (180) días de la vigencia del acuerdo, el CONCESIONARIO presentará un detalle del inventario de la totalidad de los bienes recibidos al inicio de la concesión. Indicando el estado de conservación/mantenimiento.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN y el CONCESIONARIO podrán establecer un procedimiento para analizar en forma conjunta, las circunstancias sobrevinientes que pudieran afectar el desenvolvimiento del contrato de concesión.

- 1.20 Las modificaciones introducidas por el ACTA ACUERDO al Contrato de Concesión, se entenderá que han comenzado a regir a partir del 1° de enero del año 2005.

Seguidamente, tomó la palabra el representante de la empresa **FEPSA S.A.**, señor **Carlos Daniel Baylac**, quien manifestó que:

Con fecha 1° de noviembre de 1991 FERROEXPRESO toma posesión, dando así comienzo a los servicios. La concesión, tal como puede verse en pantalla, involucra una extensa red de más de 5.100 kilómetros de extensión, de Norte a Sur desde Rosario a Bahía Blanca, y desde el Oeste de la provincia de Buenos Aires al Este de La Pampa, con un menor grado de cobertura en el Sur de las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Aproximadamente el 80 por ciento de la producción agrícola del área de influencia de FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. se mueve por camiones y solamente el 20 por ciento restante lo hace por tren.

Como dato relevante cabe mencionar que el 75 por ciento de los distritos y partidos donde opera FERROEXPRESO fueron declarados en emergencia hídrica y/o desastre agropecuario entre los años 1997 y 2001. Durante los trece ejercicios fiscales cerrados y certificados por auditores externos desde el inicio de la concesión, FERROEXPRESO lleva acumulados en sus balances pérdidas por un total de 86,6 millones de pesos, las cuales fueron financiadas por aportes y préstamos de sus accionistas.

En el presente año la empresa acaba de importar de los Estados Unidos tres nuevas locomotoras General Motors modelo G12, y espera sumar cinco nuevas unidades en los próximos 12 meses, de terminar con éxito el presente proceso. Estas locomotoras, si bien son usadas y reparadas a nuevo, cuentan con una tecnología electrónica de control de tracción de última generación, que optimiza su rendimiento y eficiencia.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Hoy contamos con un parque total de material tractivo de 49 unidades, al inicio de esta concesión había exactamente 31 unidades activas en funcionamiento. Una situación parecida se verifica con respecto al parque de vagones. A título de ejemplo, al recibir la concesión, sólo un 20 por ciento de los vagones contaba con sistema de freno; las intervenciones realizadas por FERROEXPRESO PAMPEANO permitieron llevar ese índice al 90 por ciento.

Actualmente en FERROEXPRESO trabajan 950 personas en forma directa y otras 200 vinculadas a la actividad ferroviaria por medio de subcontratistas. Adicionalmente, cuenta con 700 proveedores aprobados, a todos los cuales se les exige el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes en materia previsional y de seguridad laboral.

Desde el año 1992 a la fecha se han realizado inversiones en espacios de almacenamiento de granos por 104 millones de dólares, incrementando la capacidad de acopio en origen por más de 1.300.000 toneladas.

Resultados económicos: Las toneladas transportadas desde el inicio de las operaciones hasta el último balance cerrado en junio de 2004 registran un desvío negativo del 47 por ciento. Las pérdidas acumuladas a esa misma fecha totalizan 86 millones de pesos, mientras que los aportes y préstamos de emergencia fueron de 102 millones. Este monto concuerda con lo proyectado en la oferta, pero fue utilizado para afrontar pérdidas en lugar de destinarse a inversiones; es decir, fue necesario destinar el aporte a mantener operativo el sistema, volcándose a mano de obra e insumos indispensables para la operación.

Las causas. ¿Qué ha ocurrido para justificar semejante desvío entre la realidad y las proyecciones originales? Hay tres elementos fundamentales:

Las condiciones de inicio. Desde la fecha de la inspección inicial de los activos hasta la toma de posesión de la red concesionada transcurrió un periodo excesivo de tiempo -aproximadamente 2 años- durante el cual se produjo un proceso de hiperinflación y un abandono casi total por parte de Ferrocarriles Argentinos de los activos a ser concesionados.

Luego, la instalación de un modelo económico que desalentó la producción, basado en un modelo ficticio y pernicioso de importaciones financiadas con endeudamiento externo, que terminó como todos sabemos. Lo cierto es que un ferrocarril transporta toneladas físicas, y esas toneladas sólo se generan con un país volcado a la producción.

El tercer punto, y quizás el fundamental y más importante a destacar, tiene que ver con las inundaciones que han puesto la red ferroviaria de FERROEXPRESO al borde del colapso.

En tal sentido las obras de recuperación de vías a realizar por el Estado Nacional, basadas fundamentalmente en un mejoramiento de su capacidad de soporte mediante un importante recambio de durmientes, fijaciones, y cambio de rieles, lograrán una importante mejora en los niveles de seguridad y de prestación de servicio. Pero el factor más relevante es que todos los terraplenes serán reconstruidos sobre balasto de piedra, lo que asegura la capacidad portante del terreno.

FERROEXPRESO apuesta a un modelo de país que se apunte en la producción y fomenta las exportaciones. Es por ello que toma el desafío de comprometer cuantiosas inversiones en el sistema ferroviario, a saber:

1. Un compromiso de inversión del 18 por ciento de la facturación anual de la compañía incluyendo el aporte de canon al Estado. Esto implica, considerando las actuales proyecciones del negocio, un total que puede llegar a 400 millones de pesos hasta el fin de la concesión en 2021.
2. Adicionalmente, se han redefinido mayores exigencias de mantenimiento mediante nuevas normas a implementar por el organismo de control, que implican un compromiso adicional que puede llegar a 200 millones de pesos.
3. El Concesionario ha sido inducido a desistir expresamente de todos los derechos a reclamos por las inundaciones sufridas y por el peaje adeudado por la circulación de trenes de pasajeros



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

(FERROBAIRES) por un total de 11 millones de pesos sin computar intereses. Asimismo, renuncia a futuro al cobro de peaje por la circulación de trenes de pasajeros en las vías concesionadas.

Asimismo, de concluir exitosamente esta renegociación aquí planeada, FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. capitalizará parte de sus deudas de manera tal de dar cumplimiento con los ratios financieros previstos en el contrato.

FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. toma el desafío de asumir el monto que surge de los reclamos mutuos y enfocarlo al crecimiento incorporando recursos ferroviarios e instalaciones. FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. continuará invirtiendo en el desarrollo permanente de sus recursos humanos como forma indispensable de mantener la competitividad.

Luego hizo uso de la palabra el representante de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, **Dirección Nacional de Transporte Ferroviario**, señor **Víctor Hugo Saller**.

Nuestro objetivo, al inicio de la gestión, fue reposicionar estratégicamente al ferrocarril dentro del sistema de transporte. El objetivo fue alcanzar la interoperabilidad de la red, pero considerando los condicionantes existentes hasta ese momento: la doble situación heredada -concesiones integrales en los ferrocarriles de carga y concesiones de servicios ferroviarios metropolitanos de pasajeros.

Hoy el problema crítico que se presenta es la recategorización de la red y la recuperación de la infraestructura en sus niveles técnicos y de calidad necesarios.

Hemos establecido una categorización de la red en diferentes niveles, basada en tres hipótesis. La primera, red de altas prestaciones, una red prioritaria de pasajeros con transporte asociado a las cargas, tendiendo fundamentalmente a dos umbrales: velocidad alta, 160 km/h y alta velocidad, 200-250km/h. Dentro de estos corredores hemos identificado los corredores Buenos Aires–Rosario–Santa Fe, con una posible extensión Rosario–Córdoba, y Buenos Aires–Mar del Plata–Miramar.

Red primaria de cargas con pasajeros interurbanos. Es la parte de la red primaria o troncal de cargas interregional, sobre la que además circularán los trenes interurbanos de pasajeros de largo recorrido, que pensamos rehabilitar, lo que ya empezamos a hacer. Esta parte de la red está afectada a las concesiones de carga.

Red primaria de cargas. Es la red primaria de cargas exclusivamente, con una propuesta de alcanzar las 26 toneladas por eje y un promedio de velocidad de 70-80 kilómetros por hora.

Red secundaria de cargas. Tiene característica de ser afluyente, es decir, alimentadora de las redes primarias o de interconexión de subregiones o centros urbanos no metropolitanos.

Red sin operación o a la demanda, ya que como todo sistema a nivel internacional, inserto en un sistema multimodal de transporte, se va produciendo una racionalización de la red, lo cual no implica levantamiento de vías e instalaciones, como en muchos casos se ha hecho.

La red aún sin operación debe ser mantenida en condiciones que permitan su rehabilitación, con seguridad de poder ser reutilizadas si la demanda así lo exigiere.

Reconstrucción de nuevas líneas: Por ejemplo, Ferrocarril Trasandino Central y las terminales multimodales Luján de Cuyo y Los Andes, en Santiago de Chile, Sumampa–Villa del Rosario, León–Humahuaca–La Quiaca, Los Amores–Santa Fé -ya próximo a funcionar-, Curuzú Cuatía–Corrientes, Timote–Bahía Blanca -estamos trabajando en conjunto con el gobierno provincial y con FERROEXPRESO PAMPEANO para poderlo rehabilitar por su carácter estratégico dentro del Plan Estratégico de Transporte -, Puerto Deseado–Colonia Las Heras -también en etapa de anteproyecto.

Extensión de la red. Son aquellos trabajos o estudios de factibilidad que ya están siendo encarados en aquellas extensiones que no funcionan por el momento, como por ejemplo, Barranqueras–Corrientes–Ituzaingó–Santo Tomé, que va a formar parte del corredor Norte, Ferroviario, continuación del Ferrocarril Belgrano Cargas; Ferrocarril Trasandino del Sur, primera etapa: Zapala–Las Lajas; Choele Choele–San Antonio Oeste; San Antonio Oeste–Puerto Madryn–Trelew.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Se distinguen dos acciones a emprender sobre los mismos. La primera y principal, el reordenamiento de los accesos ferroviarios y viales a los más importantes complejos portuarios. Ya se ha comenzado a hacer, como es de público conocimiento, en el caso de Rosario, y estamos ya trabajando en conjunto con todos los referentes en los puertos de la microrregión de Bahía Blanca, llámese Ingeniero White, Bahía Blanca y Puerto Rosales.

El camión participa en la actualidad con un 85 por ciento en el transporte, contra 8 por ciento del ferrocarril y un 7 por ciento del transporte por agua, cuando en otros países, como en Estados Unidos, el ferrocarril lo hace con el 41 por ciento. Es por esta causa que Argentina gasta en estos momentos más del 45 por ciento de sus recursos energéticos en el transporte con un uso irracional de los recursos, lo que no es un tema menor.

El ferrocarril de cargas no solamente no recibe subsidios sino que internaliza sus costos. El transporte carretero, en cambio, los externaliza, ya que es la sociedad en definitiva quien va a pagar esos costos a través de los subsidios indirectos.

El ferrocarril es un sistema integral -movilidad e infraestructura. El camión solamente es movilidad. Las externalidades juegan un rol muy impotante, pues hacen a una política de movilidad sustentable, que es necesario implementar y que se debe medir.

Los principales centros productivos del país están migrando. Las zonas áridas se van transformando en centros productivos; ciudades intermedias en polos tecno-productivos; los puertos en verdaderos nodos e interfases modales en el movimiento de las cargas.

Debemos generar los cambios necesarios para el futuro, para prepararnos a afrontar esos cambios dentro del marco de la Agenda del Desarrollo Territorial que ya está en marcha a través de la Secretaría de Planificación Territorial recientemente creada. Solo así podremos hacer frente a una logística cada vez más competitiva, dentro de la cual el transporte es su principal eslabón. El transporte ferroviario de cargas será la herramienta para lograrlo.

Seguidamente, tomó la palabra el Señor **Jorge Eduardo Waddell**.

Vengo del mundo académico, de la Universidad de Buenos Aires, y en realidad, mis temas de investigación en general han tenido que ver con la política ferroviaria argentina, como defensor del modo ferroviario.

Al puerto de Rosario hoy día están llegando por la línea de Rosario-Puerto Belgrano más de 700.000 toneladas anuales, y es una tendencia que va en aumento. Comparativamente hoy se transporta mucho más y mucho mejor y a menor costo, que en toda la historia ferroviaria argentina.

Por eso es que yo vengo a apoyar el Acta Acuerdo celebrada entre la empresa y el gobierno nacional, aunque creo que esta renegociación se queda a mitad de camino; porque yo hubiera preferido que se trataran otras cuestiones. Creo que hubiera sido bueno prolongar el plazo de la concesión. Los plazos son muy cortos en la Argentina -en el resto del mundo las concesiones se hacen por una mayor cantidad de años-; aunque más no sea haber asegurado los diez años opcionales que tenían en el contrato original.

Tampoco creo muy convenientes algunas ideas que se han introducido, como el famoso fondo fiduciario, que uno siempre duda qué eficacia va a tener, y el uso de este fondo puede desviarse en el futuro y no invertirse en la red ferroviaria. Y también creo que en el caso de FERROEXPRESO PAMPEANO habría que haber hecho alguna reasignación de ramales negociada con otro concesionario, y creo que hubiera sido útil darle un acceso a la Capital Federal.

A continuación expuso las siguientes consideraciones el representante del **Gobierno de la Provincia de La Pampa, Dirección de Transporte del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Señor Juan José Pico**, quien sostuvo que:

Primero, recategorización de la red: Entendemos que se deben priorizar los tramos de la red ferroviaria primaria de carga con pasajeros interurbanos que permitan restablecer el servicio



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

interprovincial entre la Capital Federal y las ciudades de Santa Rosa y General Pico, actualmente interrumpido por las inundaciones pero que es de mucho interés para nuestra provincia.

Segundo. Inclusión dentro de la red primaria de tramos que la provincia considera más importantes. Esto en el marco del proyecto del corredor bioceánico ferroviario, que permitirá unir al Océano Atlántico con el Pacífico; es nuestra intención que se privilegie que el ferrocarril recorra la región central de nuestro país con el objetivo de generar un fuerte impulso en las economías regionales. En esa inteligencia, y coincidiendo con la iniciativa de los intendentes del sur mendocino, puntanos y el norte de nuestra provincia, es nuestro interés que se reactive el ramal ferroviario Bowen-Chamaicó, que se incluyan dentro del Plan de Inversiones los tramos antes mencionados y sin operación que hay entre Chamaicó y Realicó.

Tercero: Plan de Inversiones en Infraestructura. Nuestra provincia solicita que se cumplan en tiempo y forma, y de acuerdo a lo que especifica el Anexo VI, por cuanto es de destacar que a la fecha las mismas se encuentran desfasadas en la fecha de inicio, por lo menos en los corredores de nuestra provincia.

Velocidades y seguridad de circulación: Consideramos importante una programación con plazos estipulados para eliminar precauciones y continuidad de la velocidad constante. La seguridad a garantizar por el concesionario no sólo debería estar limitada a lo que proporciona el mantenimiento de la infraestructura de vía sino también a todas las condiciones enmarcadas por la Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 7/81, en lo que respecta a cruces ferroviarios, señales pasivas o activas, rombos de visibilidad. En este punto también debiéramos considerar una alta programación de publicidad en lo que hace a los cruces ferroviarios.

Tocó el turno de exponer al representante de la **Municipalidad de Olavarría**, señor **Alberto Jorge Miotti**, quien sostuvo que:

En mi carácter de Secretario de Desarrollo Económico de la Municipalidad de Olavarría, junto con el Ingeniero Dante Galván, en su carácter de asesor especializado en Logística, ambos en representación del gobierno comunal, nos presentamos a esta Audiencia Pública donde se está tratando la Carta de Entendimiento entre el Estado y el concesionario de cargas FERROEXPRESO PAMPEANO S.A., a expresar lo siguiente:

Que este Gobierno Municipal ve con beneplácito que el ESTADO NACIONAL, a través de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, ejerza de este modo su potestad renegociadora con la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO S.A.

También queremos expresar que el Municipio de Olavarría ha llevado adelante diversos emprendimientos que van desde la recuperación de terrenos ferroviarios hasta la realización y puesta en marcha del desvío Zona Actividad Logística Olavarría ZALO –parque de granos- desarrollado en tierras del Municipio, con el fin de concentrar los acopios cerealeros; también otro tipo de servicios logísticos.

Esta Zona de Actividad Logística Olavarría es un proyecto que la Municipalidad viene desarrollando desde el año 1997, que tiene aprobación del Honorable Concejo Deliberante y que actualmente tiene preaprobación del Consejo Federal de Inversiones para financiar la etapa final de la evaluación del impacto ambiental y su diseño interior.

Esta es una actividad logística; hasta la fecha, el único proyecto de transferencia de cargas multimodal del centro a la provincia, y la confluencia de rutas y vías, donde se suman servicios de FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. y Ferrosur Roca, habilitan a imaginar un moderno sistema de interconexión de mercaderías y servicios de transporte que, como muestra la presentación, conectaría los puertos del Atlántico con los del Pacífico, los del Sur con los del MERCOSUR.

Sin la presencia e inversión del sistema ferroviario en general y de FERROEXPRESO PAMPEANO en particular, este proyecto no sería viable.

El ingeniero **Dante Galván** expresó:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

La infraestructura de FERROEXPRESO PAMPEANO posibilita el acceso de la producción del Oeste bonaerense y la región pampeana a los distintos puertos, y particularmente también al puerto Quequén.

En cuanto a lo que es conexión con el MERCOSUR, con San Pablo hay aproximadamente 2.700 kilómetros y unas 130 horas de viaje por el sistema de transporte automotor.

En cuanto a lo que es ferroviario, la ciudad de Olavarría se encuentra en el centro de la provincia y también se encuentra casi equidistante de los dos corredores bioceánicos. A través de distintos concesionarios tiene acceso a los dos corredores, y como todos sabemos, el gran problema del sistema ferroviario son los cambios de trocha. Por ejemplo, un envío a San Pablo aproximadamente insume 100 horas, pero 15 de esas horas se consumen en lo que es el cambio de la trocha en el sistema.

Hay conexiones a los dos puertos. Está la posibilidad de potenciar los movimientos de los dos corredores. Y aproximadamente, para tener una idea del volumen de mercancía, en Olavarría en 1998 se produjo un volumen cercano a las 7.700.000 toneladas, de las cuales el 52 por ciento correspondió a arena granítica y el 30 por ciento al clínker. Cuando se desarrollaron en este trabajo las cadenas logísticas, en las cuales se vio la distribución en modales, se observó que la captación de mercancías de una zona en este centro podía tener aproximadamente 1.150.000 toneladas de productos mineros en insumos derivados, y el área de granos solamente con la región próxima, sin tener en cuenta la posibilidad del acercamiento que podría producir FERROEXPRESO PAMPEANO con su red, un mínimo de 260.000 toneladas en lo que es granos y fertilizantes.

La Zona de Actividad Logística tendría 77,4 kilómetros con el área de granos, y en definitiva, lo que está restando para llevar adelante este proyecto es, justamente, el estudio de factibilidad, tanto técnico, económico y ambiental, y sería sin duda un gran aporte, pues es casi imposible hacerlo si no tiene el aporte de los dos modos mínimos del ferrocarril y el modo automotor.

Seguidamente, hizo uso de la palabra el representante de la Municipalidad de Adolfo Alsina, su Intendente municipal, don Alberto Gutt, quien expresó:

FERROEXPRESO estuvo permanentemente colaborando con Adolfo Alsina en todos sus aspectos, pero queda algo sin concretar. Adolfo Alsina, como les digo, tiene 5 mil kilómetros de camino de tierra; no tiene trenes de pasajeros, después de esta inundación estamos aislados, tenemos la Ruta 60, que va al Sur -estamos peleando muy fuerte ahora para que se repare en su totalidad-, pero de todas formas quiero hacer llegar el voto positivo por todo el trabajo que FERROEXPRESO ha hecho en Adolfo Alsina. Y si continúan como nosotros esperamos creo que vamos a seguir entendiéndonos respecto a las vías del ferrocarril sino también al transporte y a muchas cosas más que el distrito de Adolfo Alsina necesita.

Tomó la palabra la **Secretaría de Transporte de Santa Fe**, representada por el señor **Carlos Fernández**, quien manifestó:

La renegociación promueve la intervención del interés público en áreas tan significativas como la categorización de las diversas secciones de la red, las inversiones y tareas de mantenimiento y conservación, para lo cual se ha previsto la incorporación de fondos públicos con el propósito de mejorar los estándares de la infraestructura y material tractivo y remolcado, todo lo cual redundará en beneficio del interés del Estado, por ser éste el propietario de tales bienes, siendo el concesionario el encargado de su operación.

A este respecto merece destacarse la incorporación del Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano, medida trascendental que permitirá canalizar, a través de la gestión de la Autoridad de Aplicación, los fondos que se destinarán a las numerosas obras que serán necesarias para mejorar de manera paulatina la calidad y seguridad de la circulación de las formaciones ferroviarias.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Por otra parte, la inclusión en el Contrato de Concesión de la figura de los terceros operadores de los servicios de carga introduce una modificación sustancial a favor del mejoramiento de la oferta de transporte para usuarios actuales o de aquellos potencialmente interesados en ingresar al modo ferroviario, contribuyendo en definitiva al aumento de su participación dentro del mercado nacional.

Las medidas tendientes a establecer parámetros de regulación respecto de la contabilidad del concesionario, así como la introducción de un sistema de gestión de calidad, son elementos que redundarán en beneficio mutuo, tanto del Concesionario como del Estado, al efecto de perfeccionar el mecanismo de supervisión así como la operatividad y excelencia del gerenciamiento de sus operaciones.

Por otra parte, la supervisión a ejercer por el concedente respecto del estado de conservación de los bienes recibidos por el concesionario al inicio de su gestión, más del plan de mantenimiento y preservación de tales bienes, con proyección hasta el término de la concesión, dan muestras de un invaluable interés en pos de asegurar el valioso patrimonio, tanto económico como cultural e histórico, que representan los ferrocarriles.

Como complemento a esta declaración el Gobierno de Santa Fe hace expresa su firme voluntad en el sentido de solicitar del Gobierno Nacional la participación activa de todas las provincias incluidas en cada concesión ferroviaria, de carga o de pasajeros, en los organismos de planificación y de control que tengan jurisdicción sobre aquéllas, posibilitando la federalización de la gestión y supervisión de tales servicios.

Expuso seguidamente, el representante de la **Municipalidad de Guaminí**, representada por la señora **María Laura García**, quien sostuvo que:

En su plan de desarrollo estratégico fueron mencionados como ejes del desarrollo la producción agropecuaria y el turismo, y en este sentido los medios de comunicación cumplen un papel preponderante para el desarrollo de la región. En este caso el gobierno municipal del Partido de Guaminí identifica a la ausencia del ferrocarril como uno de los principales factores que frenan la concreción de los objetivos propuestos.

Otro de los servicios que el distrito ha dejado de recibir con la pérdida del ferrocarril es el transporte de pasajeros, medio que facilita la llegada de turistas que disfrutan de nuestras bellezas naturales. El comercio y la industria también han visto afectada su competitividad a raíz del aumento de los costos por transportes de sus productos comercializados.

Por lo expuesto, consideramos que la restitución del servicio ferroviario a nuestro distrito traería aparejada la mejora en las condiciones de competitividad de las empresas existentes y las que en un futuro decidan radicarse en nuestra zona, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de las pequeñas localidades del interior, programa este, impulsado por los gobiernos provincial y nacional.

Por lo tanto, señor Presidente, nuestro distrito solicita se restablezca el servicio de tren de carga y pasajeros.

Expuso seguidamente, el representante de la **Municipalidad de Bahía Blanca**, señor **Alberto Emilio Casali**, quien sostuvo que:

Va a hacer uso de la palabra el **ingeniero Valeri**, previa autorización, el citado expresó:

Desde hace cinco años se han realizado sucesivos estudios sobre la problemática ferrouurbanística. A partir de este año se avanzó sobre un proyecto más integrador y diferenciador de distintos transportes ferroviarios -local, regional, nacional e internacional-, con las posibilidades de crecimiento a través de un corredor bioceánico. En este proyecto han participado los distintos usuarios, federalizando la red ferroviaria.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El Municipio de Bahía Blanca en el marco de la Audiencia Pública por la renegociación del contrato entre FERROEXPRESO PAMPEANO y UNIREN, apoya el mismo siempre con el convencimiento que las partes respetarán las condiciones establecidas para la concesión del servicio.

Expuso seguidamente, la **Municipalidad Florentino Ameghino**, representada por su intendenta municipal, **doña Andrea Fabiana García**, quien sostuvo que:

Podría hablar de tres etapas en nuestra relación. La primera, que tuvo que ver con la puesta en funcionamiento de la empresa y de nuestro propio municipio, con las desconfianzas y los desencuentros iniciales de un gobierno municipal –el nuestro- que buscaba tierras y empresas que nos hablaban de la importancia del transporte. Pudimos entender lo que se nos planteaba y pudimos entender la estrategia de las tierras del ferrocarril y del ferrocarril en nuestro distrito. Firmamos convenios de usos precarios de esas tierras para poder parquear, para poder integrar al ejido urbano el ferrocarril, pero para permitir al mismo tiempo el desarrollo del funcionamiento del transporte de carga, que año a año fue siendo más relevante en nuestra ciudad.

Después tuvimos un segundo encuentro, que fue cuando llegaron las inundaciones. Fue una época en que trabajábamos mancomunadamente en función de los peligros y del dolor que significaba la inundación.

Y después se abrió otra época, con este nuevo modelo de país, otra época de negociación, y es la que quiero resaltar y pretendo que continúe. Me refiero al encuentro entre una empresa y un estado municipal, convencidos de que la concertación pública y privada es lo que nos permitirá el crecimiento, de que FERROEXPRESO sea parte y sea una empresa de nuestra ciudad y nos ayude a planificar el crecimiento y el bienestar de nuestra gente.

En síntesis, la tercer razón por la que estoy aquí es por supuesto para aprobar esta Carta de Entendimiento, haciéndole la sugerencia al Estado nacional de que cuando se planifique la inversión los intendentes, que representamos sobre todo a los habitantes de los pequeños pueblos, podamos ser parte de la consulta, podamos ser quienes conjuntamente con la empresa y el Estado nacional definamos por dónde pasa el destino de nuestros pueblos.

Expuso seguidamente, el representante de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, representada por la señora María del Rosario Solari, quien sostuvo que:

La Cámara de Exportadores de la República Argentina –CERA es su sigla-; es una entidad privada sin fines de lucro entre cuyos objetivos se encuentran: adoptar todas las medidas conducentes a la defensa de los intereses del comercio exterior argentino propendiendo a su incremento y a su participación permanente como factor eficiente en el desarrollo de la economía de la Nación; y encarar y promover la solución de los problemas que afectan al comercio exterior argentino, tanto en el orden interno como en el externo, tendiendo a su máxima expansión.

Para tener en cuenta la importancia del ferrocarril, hay que comparar que para movilizar 1 millón de toneladas –según estudios existentes- se necesitan 833 trenes versus 40.000 camiones. Por eso, el desarrollo del sistema del ferrocarril es parte de una política estratégica de transporte.

Por lo expuesto, la CERA solicita la aprobación de la Carta de Entendimiento para posibilitar la implementación de los planes de inversión y calidad que favorecerán el proceso inversor logístico.

Expuso seguidamente, la Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales, representada por el señor Nelso Bautista Prina, quien sostuvo que:

Haciendo referencia al área principal de la producción agrícola compuesta por la provincia de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Este de La Pampa, que se encuentran servidas en concesión y explotación por cuatro empresas privadas, entre ellas FERROEXPRESO PAMPEANO, se hace preciso destacar que los asociados de esta entidad, en particular aquellos con planta de acopio instalada sobre vías en la vasta zona de producción atendida por esta empresa, ven al ferrocarril como herramienta importante



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

para el traslado de grandes volúmenes de la producción agrícola, máxime teniendo en cuenta las deficientes condiciones de transitabilidad de muchas rutas y caminos del país, sin observarse planes inmediatos para un mejoramiento sustancial de las redes viales de la Nación como tampoco de las provinciales, alternativa que es de suponer que demandará fuertes inversiones y largos plazos para la concreción de obras de real importancia.

En otro orden de cosas, resulta notorio que el sistema de transporte ferroviario constituye el mejor y más económico para la movilización de volúmenes mayores de granos puesto que uno solo tren con reducida documentación reemplaza a medio centenar de camiones, evitando a la vez el cumplimiento de una copiosa tarea administrativa.

En consideración a lo expuesto precedentemente, la entidad que represento estima oportuno exhortar, tanto a las autoridades nacionales intervinientes en la elaboración de la Carta de Entendimiento para la adecuación de los contratos de servicio de transporte de carga por ferrocarril como así a la empresa concesionaria, a desarrollar las mejores acciones tendientes a asegurar la real oferta de transporte de granos por la vía férrea, en consideración al fenomenal crecimiento de la producción agrícola y aprovechando la valiosa infraestructura ferroviaria existente en el área de la producción granaria.

Por último, hemos estimado necesario que se considere el aspecto relacionado con las estaciones y ramales clausurados, qué se va a ser con los terrenos e instalaciones existentes, que pueden ser útiles para el acopio de cereales, la movilización de cereales o para la instalación de nuevas plantas de acopio. Este es un tema indefinido.

Expuso seguidamente, el turno del **Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca**, señor **Jorge Scoccia**, quien sostuvo que:

En principio, hablo como presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, que es un ente público cuyo Directorio tiene representantes de los sectores privados, gremiales y de la Municipalidad de Bahía Blanca y de la Provincia de Buenos Aires. Actualmente ejerzo la Presidencia de ese Directorio, en nombre del señor Gobernador de la provincia de Buenos Aires.

Para que un puerto cumpla con su función de conectar la producción del país con el transporte marítimo necesita disponer de las vías de comunicación que permita arribar al transporte a y desde los espacios de producción y comercialización interior.

Hoy el hinterland depende de muchos otros factores, pero seguramente el de la oportunidad es el factor trascendente entre todos. Si un buen costo de transporte y una buena oportunidad de negocio no coinciden con la disponibilidad de los medios de transporte o el tiempo de arribo al puerto no es el adecuado, el hinterland se achica, el puerto pierde, los productores de toda la región de influencia pierden; en definitiva, la economía del país pierde.

Esta Audiencia Pública trata sobre la Renegociación del contrato de FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. con el Estado Nacional por la concesión de la mitad de los ramales ferroviarios que acceden a la bahía. Expresamos que por la propia naturaleza de nuestra organización coincidimos y apoyamos la continuidad de un sistema ferroviario operado por concesionarios privados que gestionen un servicio eficiente y eficaz en beneficio de la producción Argentina. Esto debe quedar sumamente claro. Los beneficiados de todo el sistema logístico deben ser la producción industrial o agropecuaria, y esto obviamente va ligado a cuestiones sociales.

Expuso seguidamente, la Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada, representada por el señor Fernando Julián Echazarreta, quien sostuvo que:

Desde noviembre de 1991, fecha en que tomó a su cargo la concesión del servicio, nuestras cooperativas comenzaron a contar con el servicio de FERROEXPRESO PAMPEANO.

A partir de ello comenzó un cambio de índole cultural en la toma de decisiones de las cooperativas y de la propia ACA. Luego de muchos años, en los cuales para la modificación o creación de nuevas plantas de silos uno prácticamente se había olvidado del servicio ferroviario, comenzó a tenérselo muy



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

en cuenta y a construirse nuevos desvíos, más prolongados, desvíos tendientes a poder recibir trenes de 1.500 toneladas o más –en aquella época era sólo hasta 1.500. Para ello se contó no solamente con el apoyo técnico y asesoramiento de FERROEXPRESO PAMPEANO y muchas veces con su dirección, sino fundamentalmente, con la certeza de que después de la inversión íbamos a contar con un servicio de esta naturaleza.

Por la experiencia que hemos tenido, por las características de los commodities que mueven las cooperativas y la propia Asociación de Cooperativas Argentinas, se ha hecho un análisis respecto de la Carta de Entendimiento y de la posible addenda del Contrato de Concesión que une al concedente – el Estado nacional- con FERROEXPRESO PAMPEANO, y la opinión es que entendemos que es necesaria y conveniente la adecuación de ese contrato mediante los términos que establece la Carta de Entendimiento, pues ello contribuye razonablemente a obtener soluciones logísticas que están a la altura de las necesidades de la producción que comercializamos, de una vasta zona de la provincia de Buenos Aires, de La Pampa y también de un

sector de la provincia de Santa Fe. Auguramos que lo hagan con éxito.

Expuso seguidamente, la **Cámara Portuaria Marítima de Bahía Blanca**, representada por el señor **Miguel Donadío**, quien sostuvo que:

Consideramos que llegar a un acuerdo de renegociación significará, en el caso de la actual empresa concesionaria, poder contar con una mayor eficiencia, con la cual hacer más competitivas algunas zonas que hoy miran hacia otros puertos con el consiguiente beneficio para toda esta región. Es el objetivo común que nos mueve para acrecentar el hinterland que ambicionamos para el Puerto de Bahía Blanca.

Por todo lo expuesto vaya el voto de confianza de parte de la comunidad del Puerto de Bahía Blanca. Nos sumamos a las expresiones mayoritarias de continuidad de esta empresa en la zona.

Expuso seguidamente, la **Bolsa de Comercio de Bahía Blanca S.A.**, representada por el señor **Rodolfo Eduardo Barrio**, quien sostuvo que:

Un servicio de transporte ferroviario competitivo permitirá una mejora sustancial en la efectividad y eficiencia de la cadena de transportes convergente al puerto y por lo tanto contribuirá a afianzar la competitividad de todas las terminales de granos localizadas en el mismo. A través de la mejora del servicio del ferrocarril se generará la posibilidad de ampliar el hinterland portuario y/o contrarrestar las mejoras de puertos competidores sobre el Río Paraná a través de medidas como los subsidios del Estado nacional para el dragado de la hidrovía. Una mayor intensidad de uso del ferrocarril contribuirá también a resolver los problemas de congestión de camiones en épocas de mayor actividad y por lo tanto posibilitará también generar un importante beneficio social a través de la reducción del impacto ambiental.

El crecimiento de la región requiere un servicio de transporte ferroviario competitivo, con inversiones que permitan incorporar avances tecnológicos y ampliar la capacidad del servicio. Entendemos que el mejor camino para lograrlo es a través de la participación del sector privado, en un marco de reglas claras y estables, con un balance equilibrado entre el compromiso de inversión para mantener y mejorar la infraestructura y un nivel de tarifas que permita cubrir en forma adecuada los costos de prestación de un servicio eficiente. Por lo expuesto, aprobamos el Acuerdo.

Expuso seguidamente, el señor **Gastón Cossettini**, como **particular interesado**, quien manifestó haber sido subsecretario de Transporte y Presidente de Ferrocarriles Argentinos y sostuvo que:

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

FEPSA fue la primera concesión de cargas dado el interés puesto de manifiesto por el grupo Techint en diversificar sus actividades en otros campos, eligiendo en este caso participar activamente en el transporte de agrograneles para pivotar sobre dos complejos portuarios de envergadura: Bahía Blanca y el gran Rosario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Expuso seguidamente, el señor **Ignacio Lartirigoyen**, representante de **Lartirigoyen y Cía. S.A.**, quien sostuvo que:

No entiendo del negocio de ferrocarriles, pero sí entiendo del nuestro y creo que es importante incrementar cada vez más nuestra capacidad de carga y pensar en inversiones para poder en el futuro cargar más volumen. En la medida en que carguemos más volumen podremos bajar nuestras tarifas, que es el objetivo que buscamos para todos nuestros clientes que son productores.

Vemos más preocupada a la empresa FEPSA pensando en los problemas que tiene que en el futuro. Para nosotros sería importantísimo que esto se esclarezca para poder juntos mirar al futuro y pensar en inversiones para la próxima cosecha que se viene, que en cuanto a logística ya está bastante complicada, porque ha crecido mucho más la producción que la logística y pensamos que es un sector fundamental en el que creemos que hay que hacer inversiones.

Expuso seguidamente, el señor **Sergio Fabián Ruiz Díaz**, como **particular interesado**, quien sostuvo:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

El acuerdo que hoy se presenta creo que es importante para regularizar el contrato. La carga es un negocio difícil, y es cierto que hay algunas obligaciones que los concesionarios no cumplieron en su totalidad. Por ejemplo, no pagaron todo el canon. No lo hicieron porque el negocio no les cerraba; habían proyectado más carga que la que pudieron captar.

Algunos concesionarios fueron demasiado optimistas, porque cuando el ferrocarril privado volvió al mercado, el camión no se quedó quieto y bajó sus precios. Alguien podrá decir que no pagaron el canon, pero ¿qué canon pagaba FA? Sólo el canon negativo de su perpetuo déficit.

Creo que en algunos temas convendría haber ido más a fondo, en tal sentido y para terminar, quiero plantear algunos de esos temas. Primero, cuando se efectuó la concesión de la carga el Estado, equivocadamente, dejó en manos de los privados la inversión para reconstruir la infraestructura.

Está bien que ese Estado vuelva a invertir en infraestructura, aunque sí dejando la conservación a cargo del concesionario, cuando al contrato le resten diez años, como nadie estará seguro de la renovación, a partir de entonces ya no se invertirá -o al menos no lo necesario-, y cuando falten cinco años, tampoco se hará mantenimiento.

Esto, que es tan negativo, está implícito en el plazo. Creo -repito- que debería habérselo ampliado desde ahora a cincuenta años, y aun sin necesidad de justificar esto por la inundación de la red.

Otro tema: el Estado impulsa los trenes de larga distancia. Y es cierto, hay vías que pueden brindar un servicio social y económico digno; pero habrá gastos en conservación, los trenes de carga perderán tiempo en los cruces, etc.

Algunos de esos ramales tienen rieles buenos, útiles para la conservación, que permitiría renovar tramos de la red en uso. Pero yo creo que en el país hay un tabú: los ramales clausurados no se pueden tocar. Con esto sólo se consigue encarecer y dificultar la mejora de la vía en las líneas realmente productivas.

Creo que en este tema el Estado debe tomar una posición realista y sostenerla con firmeza, frente a una opinión pública generalmente desinformada. Al país le conviene que esos rieles no queden allí indefinidamente, como vacas sagradas intocables, a las que, por otra parte, hay que gastar en custodiar, porque estamos cansados de enterarnos de que a cada rato se roban los rieles en ramales que quedaron en manos del Estado.

Continúa en el orden de expositores el señor **Mario Eduardo Torre**, en representación de **Torre Hermanos S.A.**, quien sostuvo que:

Creo que hay una larga lista de oradores y dejo paso a los siguientes. Nada más, gracias.

Expuso seguidamente, en representación de **M&E S.A.**, el señor **Jorge Andrés Rausemberg**, quien sostuvo que:

El servicio al que nosotros llamamos Servicio de Transbordo, conocido también en logística como crossdocking y que FEPSA denominó hacia sus clientes como servicio puerta a puerta o PAP, terminó imponiéndose como una prolongación de la vía, hasta la planta de silos de una explotación agropecuaria, una estancia, un acopio en medio de un poblado de campaña o directamente unos silos bolsas, ubicados en el lugar más complicado de un pool de siembra.

Así, desde el año 2001, M&E, apoyada por la creciente demanda de servicios de transbordos solicitados por FEPSA, ha crecido a un ritmo vertiginoso, llegando a movilizar en el año 2004 más de 130.000 toneladas de cereales, fertilizantes sólidos y líquidos y aceites vegetales especiales.

Con la demanda de servicios, por la seriedad y convicción con que la gente de FEPSA ha apostado a esta operativa, nuestra empresa además de contar con los equipos necesarios para descargar



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

camiones, transferir las cargas a los vagones, movilizarlos, invirtió también en la compra de camiones, y hemos podido llegar a integrar el trabajo y dar una rápida respuesta a las urgentes demandas de estos servicios.

El 2005 nos encuentra en un nuevo emprendimiento, como es el multimodalismo con carga contenedorizada. El común denominador en los servicios que M&E le presta a FEPSA es la participación portante de un grupo interesante de camiones con características específicas para cada transporte, los que siempre realiza en un tramo muy corto respecto al que atiende el tren, atendiendo desde luego al concepto de que para los cereales, mercaderías a granel, contenedores, líquidos, las largas distancias deben ser cubiertas por ferrocarril y las cortas convenientemente por camión, que es la ecuación económica que más resultado da.

En estos tiempos, con más de 80 millones de toneladas de cereales y un déficit de vehículos para transportar, -estimado en más de 50 mil unidades- se hace difícil pensar que se pueda cubrir esta demanda con la inversión del transportista común, falta de capital y crédito para afrontar este reto.

Y es aquí donde desde M&E nuestra visión del negocio nos hace pensar que la continuidad del negocio de FEPSA, a partir de esta renegociación, permitirá el potencial incremento de la multimodalidad y de otros posibles servicios a brindar, apoyado en la fuerte inversión que FEPSA está concretando en la adquisición de nuevas locomotoras, vagones, y recuperación de vías para dar satisfacción a la creciente demanda de fletes.

Expuso seguidamente, en representación de **Tomás Hnos y Cía.**, el señor **Carlos Borla**, quien sostuvo que:

Creo que tenemos que ser muy conscientes del contexto que hoy tenemos en Argentina. La alta tecnología en la producción la ha ido incorporando el productor, lo que hace que hayamos crecido tan vertiginosamente en los últimos años, hasta llegar a estos volúmenes, con tendencia a llegar a los 100 o 110 millones de toneladas, como lo expresan estudios realizados por la Fundación Producir Conservando. Esto por supuesto que hay que transportarlo. Hasta ahora se viene solucionando con espacios en los que cada uno de nosotros estamos invirtiendo; estamos haciendo inversiones en espacios, celdas, silos. Se ha incorporado una modalidad que es el silo bolsa, que es un espacio muy rústico, muy elemental, pero que ha podido solucionar el problema de dónde dejar el cereal.

Estamos en Carlos Casares, que es casi equidistante de Bahía Blanca respecto de Rosario. Por lo tanto, tener la posibilidad de llegar desde nuestra zona tanto a un lugar como al otro es vital, y es vital para el productor que tengamos además el ferrocarril, dado que le permite arbitrar los precios del transporte con las tarifas del transporte camionero. Si no fuera así seríamos presos de un solo sector y sería difícil negociar. Esto nos permite trabajar con las dos posibilidades.

Creo que tener un horizonte para las inversiones es fundamental. Somos empresarios como los colegas que he mencionado y ninguno de nosotros va a poner un centavo si no tenemos alguna certeza en el futuro y si no tenemos competencia en las herramientas que manejamos.

Expuso seguidamente, el señor **Manuel María Mendoza**, como **particular interesado**, quien sostuvo que:

Soy regente de estudios de la Escuela Técnica N° 1 de Ingeniero White. Hoy me encuentro de licencia por estar desempeñando el cargo de presidente escolar de Bahía Blanca.

Me pareció importante presentarme en esta Audiencia Pública. He escuchado a quienes hablaron con anterioridad, que están vinculados al ámbito económico o comercial relacionado con la empresa. Es por ello que desde el ámbito educativo queríamos hacer notar la participación que tiene la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO para con la comunidad de Ingeniero White, donde queda emplazada la escuela técnica mencionada.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Como les decía, es muy importante para el ámbito educativo que una empresa de estas características nos apoye, porque hemos logrado tener un equipamiento muy grande, ser una de las escuelas con mayor equipamiento en la ciudad, y una de las mejores equipadas dentro de la provincia de Buenos Aires, gracias al aporte que la empresa FEPSA nos viene brindando.

Hemos logrado capacitar no sólo a nuestros ex alumnos y alumnos sino que también a las personas del plan Trabajar, en distintas actividades como puede ser soldadura o algo que les permita mejorar su salida laboral.

Por eso vemos con agrado demostrar que no sólo la empresa puede hacer bien su tarea en lo que es transporte ferroviario sino que es también fundamental que este tipo de empresas colabore con lo que es el ámbito social y el ámbito educativo de una ciudad como Bahía Blanca y de una comunidad como la de Ingeniero White.

En el orden número 29 está inscripta la señora María L. Benítez, representante de Piro y Ruiz S.C.A. La señora Benítez no está presente en la sala.

Expuso seguidamente, con el orden número 30, el señor **Alberto Antonio Borzori**, representante de **Bertolami Cereales S.A.**, quien sostuvo que:

Nuestra firma es usuaria de los servicios ferroviarios durante muchos años, y reconocemos una sensible mejora en el mismo después de la privatización, sobre todo en la certeza o no de tener la provisión de vagones para la carga, así como un trato más responsable hacia los pedidos y la distribución de los mismos, con el acuerdo de los exportadores, que están en condiciones de realizar una rápida descarga para así generar nuevos vacíos.

Positiva fue también la construcción en Coronel Suárez del desvío que une la vía General Lamadrid con el ramal Rosario-Puerto Belgrano, obra muy necesaria y de mucha utilidad, que fue realizada con la colaboración de los cargadores.

Como crítica al desempeño de FERROEXPRESO o de las concesionarias en general, es el estado en que se encuentran los vagones cuando son puestos a la carga. Al comienzo de la privatización se dijo que no iba a ser así, pero hoy vemos que llegan con resto de cereal de la carga anterior, sin desinfección alguna, y con los mecanismos de cierre en pésimo estado y, en general, faltos de limpieza. También debe considerarse la determinación de las tarifas, pues debe ser el ferrocarril el formador de las mismas y no que sean fijadas de acuerdo a los valores de la competencia.

Expuso seguidamente, el señor **Jorge de Mendonça**, como **particular interesado**, quien manifestó:

¿Qué es el ferrocarril para nosotros en el país? Hace 44 años que el ferrocarril es el enemigo público número uno, por un diario, por otro, por un diario en particular, un grupo muy grande...

Entonces, el ferrocarril es enemigo, porque nos generó los déficit y la sangre del país -que es una gran mentira- y también porque nos divide. Nos olvidamos que nos integra.

Es un elemento que nos conecta. El ferrocarril, la ruta, el río en algunos casos, nos conectan, no nos dividen. Entonces, si aprendemos a que no nos dividan, por ahí hasta podemos utilizar el último terreno. Pueden abrir todos los pasos a nivel, pero a partir de entender que nos conecta, que no nos divide.

Solamente la Aduana de Bahía Blanca produjo 2300 millones de dólares de divisas el año pasado, y solamente en tasas por retenciones -que siempre hubo, de distinta forma y con distinto nombre, pero siempre fueron en promedio la misma cantidad- 400 millones de dólares.

El área de Bahía Blanca, y tantas otras del país, les puedo decir que en cualquier pueblito donde hice la ecuación, rinde muchas veces más de lo poco que recibe en sueldos y subsidios, mal llamados subsidios del Estado.

Entonces, la infraestructura, el ferrocarril, las rutas, los teléfonos, se pueden pagar perfectamente con lo que produce una región, no con el flete, con el flete no alcanza.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Expuso seguidamente, el señor **Juan Carlos Roll**, como **particular interesado**, quien dijo:

Como particular interesado y como Secretario General de la Unión Ferroviaria, Seccional La Pampa, nos hacemos presentes en esta Audiencia Pública para manifestar nuestro apoyo a la renegociación del contrato de la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO, empresa que es conveniente para nuestros representados.

Debemos, por sobre todas las cosas, luchar por un ferrocarril mejor, en permanente crecimiento y que dé más trabajo a más compañeros, pero trabajo en estas condiciones: con salarios en blanco, sueldos, aportes y contribuciones al día, y buenas condiciones de seguridad.

Creo también que debemos mostrar que esta empresa está funcionando como lo está haciendo, y sus esfuerzos con nuestra colaboración para recuperar nuestros ferrocarriles, que casi desaparecen después de la última etapa estatal.

Expuso seguidamente, la empresa **Ingefer S.R.L.**, representada por el señor **Daniel Casoni**, quien sostuvo que:

Ingefer cuenta con una trayectoria de diez años en el mercado dedicado a reparación y/o transformación de vagones de carga ferroviarios, fabricación de repuestos para los mismos y también para locomotoras. Prestamos servicios de reperfilado, calado y decalado de pares montados de vagones y locomotoras. Nuestra planta industrial, convenientemente instalada, cuenta con una superficie de 2.000 metros cubiertos, y el plantel de personal está compuesto por treinta personas. Además de FERROEXPRESO PAMPEANO, somos proveedores de Ferrosur Roca, Profertil, Petrobras Energía, entre otras.

Nuestra empresa, que está situada en la zona de Bahía Blanca y con desvío ferroviario, tiene ventajas competitivas con respecto a otros proveedores, debido a su cercanía a los talleres de FERROEXPRESO PAMPEANO de Ingeniero White. Menciono esto porque el traslado de material ferroviario a reparar que no se realice por ferrocarril se ve encarecido significativamente, debido al flete camionero.

En la Carta de Entendimiento ya firmada por la UNIREN y FERROEXPRESO PAMPEANO se acordó un fuerte plan de mantenimiento e inversión en material rodante por parte de FERROEXPRESO, lo cual hace presagiar un fuerte incremento en las reparaciones de vagones y locomotoras que puedan realizarse o no en nuestra empresa, pero es importante para que se materialice un significativo crecimiento de las industrias que tengan que realizar estos trabajos.

Expuso seguidamente, el señor **Carlos Alberto Fontán**, en representación de **Oleaginosa Moreno Hnos S.A.**, quien cedió la palabra al señor Alejandro Darino, quien expresó:

Soy responsable del Departamento Logística Nacional del Grupo Moreno-Glencore, y nuestra participación, junto con Carlos Fontán, es como clientes de FEPSA, y queremos comentar un poco la actividad del grupo.

Moreno-Glencore es un conjunto de empresas que se dedican al acopio, comercio, molienda y exportación de cereales y oleaginosos.

Como grupo tenemos una capacidad instalada de 2.200.000 toneladas de molienda anual, distribuidas en las cuatro plantas mencionadas. La capacidad de almacenaje de sólidos es de 950.000 toneladas y en líquidos, de 100.000 toneladas. La actividad orientada al mercado interno es a través del molino harinero Virgilio Manera, que está instalado en Bahía Blanca.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Nuestra operatoria es, fundamentalmente, la gran logística de graneles, basado en un esquema mixto vagón y camión; contrario a lo que decían otros expositores, nosotros tenemos el mayor porcentaje en manos del vagón.

Nuestra operatoria ferroviaria comenzó, obviamente, con Ferrocarriles Argentinos, y actualmente, como tenemos las plantas instaladas en el Centro Oeste de la provincia de Buenos Aires, desde Villegas, la participación es fuertemente con FERROEXPRESO PAMPEANO.

A quienes tenemos plantas de proceso y ventas programadas con años de anticipación, nos trae grandes inconvenientes estar con ramales que no son operativos. Necesitamos pautas claras para seguir creciendo.

De esta política dependerán las futuras inversiones que los participantes en la agroindustria en nuestro país queramos hacer.

El anterior comentario apunta fundamentalmente a la puesta en funcionamiento en los ramales convergentes a las plantas del centro oeste de la provincia de Buenos Aires. Nosotros tenemos Daireaux y otras plantas de influencia.

Esto nos genera una falta de competitividad en la compra de materias primas que pueden afluir hacia esa planta y fundamentalmente después terminar en los puertos de Bahía Blanca y de Ingeniero White, que son los puertos de aguas profundas de que dispone el país.

Expuso seguidamente, el señor **Juan Carlos Sagasti**, en representación de **Cooperativa Agrícola Ganadera Limitada de Adolfo Alsina, Carhué**, quien sostuvo:

Por ser una cooperativa ganadera nuestra actividad principal es el acopio, y como tal requerimos los servicios de transporte, ya sea automotor o ferroviario.

A partir del año 92, cuando FERROEXPRESO PAMPEANO se hizo cargo de la concesión, nos armaron una cartilla en la cual nos ofrecían distintas posibilidades de carga en función del tonelaje y el horario a cargar. Esto nos hizo hacer algunas inversiones en nuestra planta a efectos de poder adecuarla para poder conseguir este tipo de tarifas. Ahora en la actualidad para nosotros es mucho más previsible poder hacer las ventas y tener una certeza en cuanto a la carga que antes realmente no teníamos. En función de eso venimos a expresar que veríamos con agrado que realmente se logre un acuerdo con esta empresa.

Expuso seguidamente, en representación de **La Alianza Cooperativa Agrícola Ganadera Limitada**, el señor **Hugo Cañón**, quien sostuvo:

Represento en calidad de Gerente a la Alianza Cooperativa Agrícola Limitada de Pihué, ubicada a 130 kilómetros de Bahía blanca, la cual tiene dos sucursales, una en Arroyo Corto, a 15 kilómetros de distancia y la otra en Dufeu, a 50 kilómetros.

Siempre la cooperativa ha tenido desvío ferroviario y hemos trabajado con Ferrocarriles Argentinos hasta que estuvo el cambio con FERROEXPRESO PAMPEANO. En la misma se notó una diferencia enorme a favor de los últimos, donde todo el tratamiento, la rapidez y la atención ha sido siempre mucho mejor.

Expuso seguidamente, en representación del **Instituto Argentino de Ferrocarriles**, el señor **Pablo Martorelli**, quien sostuvo que:

La red, cuya adjudicación se hizo a la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO S.A., es una conjunción de varios ramales correspondientes a tres líneas de las anteriormente estructuradas: Roca, Sarmiento y Mitre. Por ese entonces, año 1991, varios sectores de esa red reconfigurada se hallaban fuera de servicio por diversos motivos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

La empresa, al asumir sus operaciones, equivocó varias decisiones de carácter comercial al ser asesorada por operadores ferroviarios extranjeros, exigidos por la licitación que no conocían la realidad socio-económica del país, quienes pretendieron trasladar procedimientos típicos de sus propias economías nacionales de una escala muy diferente. Esto felizmente fue corregido con el andar del tiempo por la misma empresa concesionaria.

Es menester establecer políticas de incremento de la participación ferroviaria en el transporte de bienes corredores de exportación, en la atención de los grandes corredores de exportación, para lo cual los operadores de ferrocarriles de cargas deben trabajar mancomunadamente con el sector portuario bajo el concepto de cadena logística integral.

Para ello se deben crear las condiciones que favorezcan las inversiones privadas en el sector ferroviario, particularmente en material rodante y logística, con una fuerte participación del Estado nacional en la planificación y control en función del interés general, como asimismo y muy especialmente en las inversiones de infraestructura, creando un sistema de vialidad ferroviaria que permita recuperar las mejores condiciones de circulación en las vías férreas y su eficiente contralor operativo.

En este contexto, la red que opera FERROEXPRESO PAMPEANO tiene un gran futuro, y no solamente por crecimientos propios sino por recuperación de los tráficos que se derivaron a medios alternativos ineficientes. Y todo ello, sin descuidar la recuperación del tráfico ferroviario de pasajeros interurbanos y regionales, que deberá circular por las mismas vías.

Se ha escuchado repetidamente hablar de la necesidad de rehabilitar el ramal Bowen-Chamaicó. Lo que puedo decir es que ya hay un consorcio con personería jurídica trabajando en el tema concretamente, y esperamos simplemente un sello y una firma para empezar a trabajar.

Expuso seguidamente, en representación de **Los Grobo Agropecuaria S.A.**, el señor Mario Fernández, quien sostuvo que:

La nuestra es una empresa multimodal dedicada al acopio, comercialización, producción y venta de insumos. También tiene una participación importante en la agroindustria, ya que tiene un molino harinero aquí, en Ingeniero White. Nuestra conexión con FERROEXPRESO es muy nueva, ya que hace muy poco empezamos a transportar cereales con FERROEXPRESO.

Es imposible seguir creciendo al ritmo que viene creciendo el acopio, la originación de granos en esta zona, sin una alianza importante con FERROEXPRESO para transportarlos.

Como dijo el señor Martorelli, una inversión en ferrocarril es mucho más rápida, más sencilla y da resultados mucho más rápidos que desde el transporte automotor. En el transporte automotor hay que lograr que muchas empresas de transporte se pongan de acuerdo e inviertan en nuevos camiones. En cambio, el ferrocarril, si invierte, da soluciones a muchos acopios y muchas industrias. Los Grobo Agropecuaria da origen y comercializa alrededor de 800.000 toneladas de grano por año, de las cuales el 40 por ciento está afluente al puerto de Bahía Blanca.

Expuso seguidamente, en representación de **Molino Agua Dulce S.A.**, la **Dra. Claudia Fabiana Gatti**, quien sostuvo que:

Estamos ubicados en Bonifacio, partido de Guaminí. Tenemos planta de acopio de cereales en la estación Bonifacio y hasta hace unos años teníamos la estación Álamos. Soy continuadora de una empresa familiar que alrededor del año 80 llegó a los terrenos del ferrocarril en el marco de la ley 19.076 -creo que la mayoría de los acopiadores acá presentes conocen de qué se trata. Eso era el sueño de invertir sobre las vías del ferrocarril, hacer crecer a nuestros pueblos y desde esas vías llegar a los puertos; en aquella época era Buenos Aires, en los 80, por supuesto Bahía Blanca.

Un día, en lugar de salir maíz o trigo, salió un chorro de agua. Y allí empezó nuestra debacle. No sólo la nuestra. Vimos como nuestro competidor, nuestro amable competidor, que es la Agrícola Ganadera



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

de Bonifacio, tuvo que cerrar sus puertas, y veinte familias quedaron sin trabajo. Acá hay muchos intendentes que van a entender qué digo cuando en una población de 2 mil habitantes 20 familias se quedan sin trabajo porque su empresa cierra.

Estábamos inundados, no teníamos granos, no teníamos vacas y teníamos innumerables problemas. Sin embargo, salimos adelante. Hoy estamos acá porque nuevamente la bandera de nuestro tesón está otra vez en la lucha. Puedo decir con mucho orgullo que nuestra empresa, de un pueblito de dos mil habitantes, está en el marco de una cooperación internacional con la empresa Semican, de Canadá, patrocinada por el gobierno de la provincia de Quebec, y nos encontramos otra vez con el mismo problema. Ustedes saben que en el hemisferio norte cosechan cuando nosotros sembramos y siembran cuando nosotros cosechamos, y tenemos un tiempo perentorio de un mes para llevar una mercadería en especial que estamos produciendo. La única solución que encontramos es el transporte por ferrocarril porque estamos hablando de 3 mil a 5 mil toneladas. Y en Canadá hablan del puerto de Bahía Blanca como algo que conocieran, como si fuera algo que está al alcance de sus manos, y nosotros desde Bonifacio tenemos que decir que no podemos salir por tren a Bahía Blanca. Esa es la realidad de nuestra empresa.

Tengo para decir que nuestra relación con FERROEXPRESO PAMPEANO prácticamente no ha existido y que solamente hemos tenido discusiones respecto de los cánones por las celdas que tenemos en la estación; discutimos porque pasamos de un canon en el año 96 de 485 dólares -digamos 500 dólares por trimestre, que sería algo así como 2000 dólares anuales- a uno de 29 mil dólares en 1998, con un país no sólo sin inflación sino con deflación.

Acudimos a la Comisión Nacional de Regulación de Transporte, tuvimos el apoyo de la Municipalidad de Guaminí, reclamando a la Comisión Nacional de Regulación de Transporte. Por supuesto que no hemos tenido respuesta y tampoco por parte de FERROEXPRESO PAMPEANO.

Entonces, cuando a principio de la exposición vi cómo FERROEXPRESO PAMPEANO desiste de sus reclamos contra el Estado Nacional por las inundaciones, yo dije: "Yo desisto de todo lo que tenga derecho" -soy abogada y sé de lo que estoy hablando-, desisto de todo con tal de tener futuro para nuestro Bonifacio. Desisto de todo con tal de ver otra vez la planta de álamos, que es un lugar estratégico en el partido de Guaminí.

Bueno, simplemente quiero decirles que nosotros hemos perdido mucho, que los daños han sido muy grandes, y que nosotros necesitamos que la UNIREN considere nuestra situación en la estación Bonifacio respecto de las inversiones que nosotros hemos hecho, respecto de las pérdidas que hemos tenido que hacer. No estamos reclamando grandes cosas, simplemente estamos pidiendo que se vea nuestra situación, que la analicen con profundidad. Yo he acompañado la documentación.

Expuso seguidamente, en representación de la **Federación Nacional de Trabajadores Camioneros**, el señor **Javier Alberto Del Río**, quien sostuvo que:

Cuando asumimos la representación de la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, hicimos un análisis técnico-jurídico sobre por qué consideramos que la Carta de Entendimiento que se puso en consideración pública en la Audiencia de renegociación de Ferrosur Roca S.A., resultaba ilegítima.

Sintéticamente, la argumentación expuesta en esa oportunidad, fue la siguiente: de ser la concesión un negocio de riesgo con fuertes compromisos de inversión y demás a cumplir, se pasaba a un negocio "calzado" donde el concesionario invertía sólo una mínima parte de lo que recaudaba, solamente en la parte troncal de la infraestructura de su mayor interés comercial y perdonándola por las demás obligaciones asumidas en la oferta con la se adjudicó la concesión.

Se modificaron sustancialmente todas las obligaciones a cargo de la concesionaria, tales como pago de canon, alquileres; se le agregaban nuevos negocios como los colaterales y la explotación comercial de inmuebles y tierras; se contabilizaban como propias inversiones de terceros, etcétera, lo que por abusivo, creíamos que iba a ser modificado.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

Y todo ello, sin siquiera detenerse a meditar en cómo ello podría afectar al sector económico en que se desenvuelven 400 mil familias de trabajadores camioneros; sector de la economía privada, que soporta la carga impositiva más alta de todos los sectores económicos argentinos, y que debe competir en un modelo de competencia eufemísticamente libre, con empresas ferroviarias que abusaron en la década del 90 y hasta hoy del aporte gratuito del Estado, para ejercer el dumping sobre las tarifas de los fletes.

Las directivas de "Ferrocámara", quedaron plasmadas en los tres expedientes de renegociación, equivocando el impulso que debe darle un país en crecimiento al modo ferroviario, como una genuina razón de alta política de Estado que apoyamos, con la disposición gratuita e incausada de fondos y bienes públicos a favor de empresas concesionarias que se han mostrado invariablemente incumplidoras y depredatorias.

Como acertadamente lo expuso el señor representante de la Defensoría del Pueblo de la Nación, estas renegociaciones no deberían continuar, hasta que los argentinos podamos conocer -al menos con cierto grado de certeza- qué es lo que cumplieron e incumplieron estas concesionarias.

Como dato anecdótico y sintomático de lo señalado, podemos ver que en las 6.000 fojas del expediente en que se sustenta el Acta Acuerdo, 5.000 fojas están dedicadas a ilustrar aún con múltiples fotografías y detalles, y mediante la realización del único trabajo de campo que todos los organismos realizaron- las peripecias que ha debido soportar la concesionaria a consecuencia de las inundaciones, las que por otra parte ya fueron compensadas parcialmente antes de la renegociación con obras por 60 millones de pesos, o un poco más.

Como en las otras renegociaciones, no se tuvo en cuenta que hay un importante sector de la población argentina que puede verse gravemente afectado por la competencia asimétrica de un mercado subsidiado con otro no subsidiado.

Se pasa de un negocio de riesgo, a uno con una altísima ganancia asegurada, ya que se invierte un porcentaje ínfimo del mismo producido del negocio, se agregan nuevos negocios por colaterales, y nueva inversión estatal sin retribución del privado, en la época que sobra dinero público para esto, etcétera. Pocas obligaciones, y todos contentos con bolsillos llenos. Claro, menos los trabajadores camioneros que quedarán sin trabajo, si las renegociaciones siguen en esta línea.

Tal como está planteada la Carta de Entendimiento, en 17 años FERROEXPRESO PAMPEANO no invertirá más de 100 millones de pesos únicamente en la red primaria de menos de 2.000 kilómetros de longitud; el resto lo deberá solventar el Estado, quien como muestra en sólo cinco años, en el plan quinquenal aprobado en esta Acta Acuerdo, se compromete a aportar 167 millones de pesos, equivalente a \$ 16.700 por km por año.

No nos oponemos al progreso de los trabajadores ferroviarios, los entendemos en su lucha. No nos oponemos al lucro razonable de las empresas concesionarias, sino que necesitamos que operen con mínima emulación de nuestras empresas de transporte de camiones, reflejando costos reales.

No deseamos interferir con la política de reactivación ferroviaria argentina, únicamente defendemos nuestra fuente de trabajo.

Expuso seguidamente, en representación de Piro y Ruiz S.C.A., la señora María Benítez, quien sostuvo que:

Nuestra empresa inicia sus actividades en el año 1958, dedicándose en un principio a la actividad agropecuaria con la explotación de campos en la provincia de Buenos Aires, para luego también hacerlo en la provincia de Río Negro y de La Pampa.

En el año 1968 adquirimos, lindante a nuestro establecimiento de campo "Los Cerritos", un predio de 279 hectáreas, en el partido de Tornquist, provincia de Buenos Aires, con un cerro de granito de



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

aproximadamente 60 hectáreas, siendo este el único yacimiento de granito en condiciones de explotación dentro del cordón de Sierra de la Ventana.

Habiendo hecho el correspondiente estudio de mercado y teniendo en cuenta que los yacimientos más cercanos de este material se hallaban distantes a más de 300 kilómetros de distancia, al estar ubicados en la zona de Tandil-Olavarría, la explotación de nuestro yacimiento representaba y representa un muy importante ahorro en fletes para todas las obras a realizarse en el ángulo Sudoeste de la provincia de Buenos Aires y prácticamente toda la provincia de La Pampa, y por consiguiente un menor costo para toda obra dentro de su área de influencia.

Es por ello que en el año 1970 nuestra empresa se decide a concretar la instalación de una cantera para la explotación de este cerro de granito. Nuestra Cantera Cerros Colorados, como así se la conoce comercialmente, inicia sus actividades en agosto de 1971. La planta instalada tiene una capacidad de producción de 300 toneladas/hora, siendo la planta de trituración más importante ubicada al sur de nuestro país.

Nuestra relación con FERROEXPRESO PAMPEANO fue buena desde que fueron concesionadas a esa empresa las vías ferroviarias. Es así que prácticamente desde el inicio somos proveedores de materiales para obras en vías férreas y a su vez clientes para abastecer algunas obras viales, circunstancia que creemos podría verse incrementada en un futuro no muy lejano, dado la conveniencia del flete ferroviario a larga distancia con respecto al por camión.

Expuso seguidamente, el señor **Antonio Guillermo Luna**, como **particular interesado**, quien manifestó:

Soy conductor de locomotoras. Pertenezco al centenario gremio Sindicato de La Fraternidad, que el pasado 20 de junio cumplió 118 años de vida.

El 17 de agosto de 1989 el Congreso de la Nación –y no el presidente de la República- dictaminaron o promulgaron la ley de reforma del estado, número 23.696.

Un poquito más adelante, más o menos en el mes de octubre –no tengo preciso el día- se dictó el decreto N° 666/89. Y el 1° de noviembre de 1991 los ferroviarios, después de haber tenido 47 días de huelga, después de haber tenido otra huelga de más de treinta días, asumimos consternados a la primera gran concesión. O sea, el 2 de noviembre nuestros compañeros, con nuevos uniformes, con nuevas leyes de trabajo, empezaron a trabajar. Empezaron con un cambio de sistema, que yo no diría la bendita UE, sino la maldita UE, porque, con la legislación en vigencia, fue la que cambió nuestra modalidad de trabajo y fue la que hizo que de 105 mil ferroviarios sólo quedemos 25 mil.

Y no es la primera vez que venimos a apoyar a FERROEXPRESO PAMPEANO. Ya lo hicimos en diciembre de 2002, cuando la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO quiso bajar la persiana y cerrar. Fue cuando quería dejar a todos los trabajadores sin trabajo porque indudablemente las obras hídricas, o las inundaciones, lo habían perjudicado de tal forma que no podía seguir funcionando. Fue nuestro sindicato el que llevó adelante un paro nacional y el que hizo que el gobierno nacional fuera en ayuda de esta empresa. De esta forma preservamos la fuente laboral de los que hoy están en esta empresa ferroviaria.

Porque ¿qué van a hacer con la Laguna de la Picaza, si bien no le corresponde a este corredor? Lo tiene que reparar el Estado Nacional porque fue una catástrofe hídrica. Es lo mismo que las inundaciones de Santa Fe, ¿quién las tiene que pagar? ¿Los propietarios? No, el gobierno nacional tiene que ir en ayuda de esta gente. Y nosotros creemos que esto está bien hecho, porque no sólo se va a reparar la vía ferroviaria sino también la vía automotor con ese préstamo.

También tenemos que decir que el ferrocarril este año transportó 20 millones de toneladas, récord absoluto, y los ferroviarios nos sentimos muy contentos. Pero no satisfechos. ¿Por qué? Porque en el



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

mundo se transporta entre el 20 y el 25 por ciento por el sistema ferroviario y el resto en el sistema automotor. Nosotros con los 20 millones de toneladas no hemos llegado a cubrir el 8 por ciento de la carga que existe en nuestro país. Hablaba la señora de que había 60 millones de granos. ¿Saben cuánto transportó FEPSA en granos?, 2,2 millones. ¿Saben lo que significa eso? Apenas el 3 por ciento de la producción de granos. ¿A quién estamos perjudicando? No perjudicamos a nadie. No le estamos sacando carga a nadie. Por el contrario, estamos haciendo que el ferrocarril lleve su rol principal, porque como dije que era integrador también tengo que decir que es regulador de tarifas. Esto ha hecho que nos veamos perjudicados.

Con la empresa FERROEXPRESO PAMPEANO nos vamos a seguir peleando, vamos a seguir discutiendo, porque es el sentido de esto. Ellos son los empresarios, nosotros los trabajadores. Como decía hoy el diario "La Nueva Provincia", ustedes lo vieron, sale el título grande de Manu y dice al lado: "Sigue peleando por aumentos salariales". Nosotros vamos a seguir peleando dentro de esto pero con la naturaleza y la seguridad jurídica que le va a dar la UNIREN.

La señora **Vilma Ripoll**, hizo llegar una nota a la UNIREN diciendo que se iba a presentar como oradora, si bien había estado previamente anotada como participante de la Audiencia sin solicitar exponer. Fue llamada a tales fines pero no se encontraba en la sala.

Concluido el llamado a los oradores inscriptos en el Registro de Participantes y en el Registro Especial habilitado y sin que haya habido formulación de preguntas; oída que fue la última exposición, e informado por el señor Presidente Alterno Ing. Rothamel que no había preguntas por responder, se dio por concluida esta Audiencia Pública a las 13:06 horas.