



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

INFORME FINAL DE LA SECRETARIA EJECUTIVA DE LA UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA PARA CONSIDERAR LA CARTA DE ENTENDIMIENTO SUSCRITA POR LA UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANALISIS DE LOS CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS CON LA EMPRESA NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA

3 DE JUNIO DE 2005

CIUDAD DE TIGRE - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Buenos Aires, 17 de Junio de 2005.-

En virtud de lo prescripto en 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 PUBLICA llevada a cabo el 3 de Junio de 2005, en la que se puso a consideración de la ciudadanía la CARTA DE ENTENDIMIENTO que oportunamente suscribieron la empresa **NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA** y la UNIREN el 22 de marzo de 2005, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de obras y servicios públicos.

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

El proceso de renegociación de los contratos con las Empresas Licenciatarias y Concesionarias que tienen a su cargo la prestación de los servicios públicos, reglamentado por el Decreto N° 311/03, se rige por los criterios establecidos en el Artículo 9° de la Ley N° 25.561, es decir, el ESTADO NACIONAL en este proceso, debe velar por el mantenimiento de las condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad de los servicios públicos.

La UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS creada en el ámbito de los MINISTERIOS DE ECONOMIA Y PRODUCCION y DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha sido facultada para llevar a cabo la renegociación con las Empresas Prestatarias, entre las que se encuentra la EMPRESA NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA conforme a la concesión que fue otorgada Decreto N° 994 del 18 de Junio de 1992.

Luego de análisis y negociaciones, la UNIDAD DE RENEGOCIACION Y ANALISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PUBLICOS y la EMPRESA NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA arribaron a un entendimiento para la renegociación contractual, y consecuentemente suscribieron una CARTA DE ENTENDIMIENTO el 22 de marzo de 2005.

Por ello, en cumplimiento de lo prescripto en los Artículos 8° y 9° del Decreto N° 311/03, dicha CARTA DE ENTENDIMIENTO se somete al procedimiento de AUDIENCIA PUBLICA con el fin de posibilitar la participación ciudadana, posibilitando la libre expresión de las opiniones.

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° 14 del 4 de mayo de 2005.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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 el 3 de junio de 2005 en la sede de la ASOCIACION CULTURAL Y DEPORTIVA DEL PERSONAL DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, sita en la calle Juan C. Milberg N° 665, Rincón de Milberg, Partido de Tigre, Provincia de BUENOS AIRES, y dió comienzo a las 09:00 A.M..

La implementación, organización general y presidencia de la AUDIENCIA PUBLICA 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 PUBLICA – NCA S.A."

La convocatoria de la Audiencia Pública fue comunicada a la COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION creada por el Artículo N° 20 de la Ley N° 25.561 en virtud de lo establecido por la 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° 14 del 4 de mayo de 2005.

Se comunicó especialmente la convocatoria de la Audiencia Pública a: 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 TUCUMAN; el GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO; al Señor JEFE DE GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES; al Señor 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 TUCUMAN; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE CORDOBA; el DEFENSOR DEL PUEBLO DE SANTIAGO DEL ESTERO; 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 S01:0135178/2005. La nómina de inscriptos en esta condición es la siguiente: Subsecretaría de Transporte de Santa Fe; Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina; Asociación Rosarina de Amigos del Riel; Cristo MIRJANOVICH

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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 18 de mayo de 2005 hasta el 31 de mayo de 2005. En dicho Registro se han inscripto la cantidad de 33 participantes: Defensor del Pueblo de la Nación Eduardo - MONDINO, Héctor, PEÑA, Jorge PAGLILLA y Alberto ABBATE; Nuevo Central Argentino S.A. (NCA)- Horacio Gustavo DIAZ HERMELO, Héctor Hugo Cándido ZANELLI y Ernesto Roberto GUTIERREZ; Municipalidad de Tancacha - Int. Mun. Ederman Amilcar RAMONDELLI; Municipalidad de Chuzón - Int. Mun. Ernesto Orestes GARBIGLIA; Municipalidad de Alcira - Int. Mun. María Amelia CHIOFALO; Municipalidad de La Carlota - Int. Mun. Javier PRETTO; Ledesma S.A.A.I. - Claudio Gustavo TERRES; S.A.B.B. S.A.- Guillermo Horacio SIRITO; Gastón COSSETTINI como Particular interesado; Subsecretaría de Transporte de Santa Fe - Carlos A. FERNANDEZ PRIOTTI y Rolando N. MAGGI; Electromec Industrial S.R.L.- Omar GRECO; Terminal 6 S.A.- Pablo FERRES SAYAGO; Depetris Cereales S.A.- Juan Alberto DEPETRIS; Cargo Servicios Industriales S.A.- Juan Carlos GIUSTO; Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina - Roberto Félix FRANCESCHI; Juan Minetti S.A.- Juan Carlos GUTIERREZ Marcelo Hernán CAEIRO; Centro Cultural y Museológico Ferroclub Arequito - Francisco AVARUCCI; Luis Javier Picco y Asociados S.A. - Javier PICCO; Asociación Rosarina de Amigos del Riel - Mario Rodolfo ANGUEIRA y Juan Andrés CASTILLO; Casa Garrone Bisio y Cía. S.R.L.- Fabián Alfredo BISIO; Servicios Operativos S.R.L - José Luis GOMEZ Bernal; Ferroviario Club Central Argentino – José Luis CIANCIA e Ignacio VACCARO; Cotagro Cooperativa Agropecuaria Limitada - Jorge Emilio BOSSIO; Cristo MIRJANOVICH como particular interesado; Buratovich Hnos. S.A.C.A.F.I.T - José Antonio BURATOVICH; Cooperativa de Trabajo Ferroviaria Taller Pérez Ltda. - Rodolfo GHELFI y Norberto SUIGO; Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa. Ltda. - Juan Carlos MARTÍNEZ; Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios - Alberto Javier DEL RÍO; Antonio Guillermo LUNA como particular interesado; Agustín Clemente SPECIAL 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.

El Diputado de la Nación Héctor Polino y la Sociedad de Acopiadores de Granos de la Provincia de Córdoba han mandado sendas notas solicitando su inclusión como oradores, por lo cual se les concedió el tiempo de 15 minutos, al final de la lista de todos los oradores.

Las autoridades de la Audiencia fueron: Presidente, Dr. Jorge Gustavo Simeonoff; Presidente Alterno, Ing. Hugo Rothamel; Secretario, Dr. Javier Del Sacramento; Secretaria: Dra. Valeria Zayat."

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:

- 1.1 Nuevo Central Argentino es una empresa de transporte ferroviario de cargas que posee en concesión la explotación integral de una red que se desarrolla tanto en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán, que principalmente ocupa lo que antes llamábamos ex línea Mitre, con una extensión de 4.750 kilómetros, de vías principales, secundarias y sin operación, con 70 locomotoras y 5.530 vagones recibidos en concesión.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.2 Un 16 por ciento corresponde al Ministerio de Economía, un 4 por ciento al personal, un 46 por ciento a AGD, un 15 por ciento a la Corporación Financiera Internacional, un 12 por ciento a Aceitera Chabas y un 7 por ciento a la Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Limitada.
- 1.3 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.
- 1.4 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.
- 1.5 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.
- 1.6 El plan previsto por la oferta: ha habido reconstrucción de vías realizado fuera de la oferta en un 40 por ciento; 60 por ciento realizado según la oferta; señalamiento y comunicaciones, un 45 por ciento; material rodante, un 46 por ciento; reconstrucción de locomotoras, un 48 por ciento; reconstrucción de vagones, un 90 por ciento. En cuanto al cumplimiento de lo previsto por la oferta y lo realizado, en unidades monetarias, un porcentaje de un 73 por ciento.
- 1.7 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.
- 1.8 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.
- 1.9 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.
- 1.10 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.
- 1.11 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.
- 1.12 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 10,5 por ciento del monto de su facturación



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

anual, monto mínimo efectivo anual obligatorio de 15 millones por año. Monto estimado a invertir en los 18 años restantes es aproximadamente de 270 millones de pesos.

- 1.13 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.
- 1.14 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.
- 1.15 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.
- 1.16 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.
- 1.17 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.
- 1.18 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.
- 1.19 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.
- 1.20 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.
- 1.21 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.

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.

- 1.22 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.
- 1.23 Si producto de los reclamos mutuos entre las partes surge un saldo favorable, y ese saldo favorable se invierte directamente en infraestructura
- 1.24 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 60.490.000 el que será aplicado a inversiones en la concesión y será prorrateado en quince años (15)
- 1.25 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 30.490.000 pesos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 1.26 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.
- 1.28 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.
- 1.29 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.
- 1.27 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.

A continuación tuvo la palabra la **Defensoría del Pueblo de la Nación**, representada en este caso por el señor **Héctor Peña**, quien sostuvo que:

- 2.1 Se entendió que habría sido un grave error limitarse al análisis del mismo sin examinar la realidad del transporte ferroviario nacional en su conjunto.
- 2.2 La Carta de Entendimiento debiera insertarse dentro de una política ferroviaria de alcance nacional que al presente no existe, y que debería proveer a las necesidades de la defensa, la integración territorial y el desarrollo de la economía nacional.
- 2.3 Sin esa política ferroviaria y sin un marco regulatorio que la traduzca en hechos, la consecuencia necesaria será la ausencia de un órgano de control eficaz en su accionar, esto es, de un verdadero ente regulador con amplias facultades normativas, fiscalizadoras y sancionatorias.
- 2.4 En la Carta de Entendimiento se otorgan múltiples facultades de control y fiscalización a la CNRT y a la Secretaría de Transporte de la Nación.
- 2.5 La Comisión Nacional de Regulación del Transporte dijo sobre la renegociación del Contrato de Concesión de la empresa Nuevo Central Argentino que: "...todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario, la que oportunamente no fue posible corroborar en sitio en cuanto a su totalidad en cantidad y calidad, dada la extensión del Sistema Ferroviario Nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas han sido, y lo son, por excepción.
- 2.6 Falta de capacidad operativa de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- 2.7 Se coloca bajo el control de un mismo organismo con competencia y alcance nacional, que actúa en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, distintas actividades con características propias. Siendo consecuencia de esta concentración de funciones es la alarmante laxitud de los controles.
- 2.8 La Secretaría de Transportes ha dado acabadas muestras de ineficiencia para exigir niveles de calidad en la prestación del transporte público. No se controla el destino de los subsidios que reciben los concesionarios; no se muestra la voluntad de exigir mejoras en la calidad del servicio.
- 2.9 La ley nacional de ferrocarriles 2.873 data del año 1891, es una ley prolija y con visión de futuro, y de allí su larga vigencia. La contrapone al régimen actual, que es desordenado, caótico y solamente destinado a solucionar problemas coyunturales. Lo cual no resulta un marco legal adecuado para un control eficaz de la actividad. Es necesaria la creación de un marco regulatorio del sistema ferroviario.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 2.10 Existe un ineficaz control de las obligaciones contractuales, lo que facilita los frecuentes incumplimientos por parte de los concesionarios. El marco normativo no es en modo alguno el instrumento adecuado para un control eficaz de las mismas.
- 2.11 Debió dictarse previamente el marco regulatorio de la actividad para descender luego a los contratos respectivos.
- 2.12 La Carta de Entendimiento le atribuye a la Secretaría de Transporte y a la CNRT un conjunto de funciones que, atento a lo observado, son de imposible cumplimiento.
- 2.13 La Carta de Entendimiento se asienta en datos cuya veracidad no ha sido debidamente corroborada por el órgano de control, lo que constituye una base sin sustento administrativo, económico y jurídico para adherir a ella.
- 2.14 El método utilizado para definir las categorías es rechazado por el Defensor del Pueblo de la Nación, porque se violan los principios básicos del servicio público, ni refleja las necesidades potenciales de la demanda insatisfecha.
- 2.15 En la Defensoría del Pueblo constan declaraciones en las que se indican que existe una muy baja oferta ferroviaria.
- 2.16 La Carta autoriza el cobro de peaje por el cruce de cables sobre la red ferroviaria lo que confronta con las leyes que regulan los servicios públicos de electricidad y gas.
- 2.17 En la Carta de Entendimiento no exista ninguna referencia al sistema tarifario ni a los límites superiores tarifarios, toda vez que la tarifa media en toneladas de granos ha variado con posterioridad al año 2002 entre un 35 por ciento y un 163 %.
- 2.18 Posición del Defensor: suspensión de la renegociación de los contratos de concesión de transporte ferroviario de cargas hasta tanto se cree un marco regulatorio, un ente regulador autónomo y el Estado Nacional cuente con el relevamiento de los bienes e inversiones físicas debidamente realizado por el nuevo ente regulador.
- 2.19 El Defensor del Pueblo de la Nación rechaza en su totalidad la Carta de Entendimiento firmada entre la UNIREN y Nuevo Central Argentino. Gracias.

Seguidamente, tomó la palabra el representante de la empresa **NCA S.A.**, señor **Horacio Díaz Hermelo**, quien manifestó que:

- 3.1 El transporte de carga terrestre en el año 1992 era realizado casi exclusivamente por el medio automotor, con una participación en el mercado de más del 97 por ciento. La entonces línea Mitre se encontraba en lo que respecta al transporte de cargas en una total paralización.
- 3.2 Se fue construyendo Nuevo Central Argentino, mostrando una recuperación que permite que el ferrocarril de cargas en la Argentina participe con más del 12 por ciento del total del mercado.
- 3.3 Esta Carta de Entendimiento, no modifica esencialmente el contrato original y no colisiona con la política nacional en la materia.
- 3.4 El ferrocarril de cargas no es monopólico. No tiene tráficos cautivos, y adicionalmente, es el único modo de transporte que solventa su propia infraestructura.
- 3.5 La concesión es integral; el concesionario tiene a su cargo toda la inversión, el mantenimiento, expansión y rehabilitación, infraestructura, material rodante, equipamiento, etcétera. NCA no percibe



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- ningún tipo de subsidio del Estado por su actividad, y hemos tomado posesión de esta empresa a finales del año 1992.
- 3.6 El Nuevo Central Argentino administra bienes del Estado que van a ser devueltos al final de la concesión.
 - 3.7 La dotación de personal del Nuevo Central Argentino es de 1.471 personas, que es algo así como un 35 por ciento superior a la dotación que tuvimos en el primer año de concesión.
 - 3.8 La red concesionada, que es una red muy amplia, que se extiende sobre todo el territorio de la región central argentina y que se cuida y se custodia sobre la base de regiones en que está dividida, con las cuadrillas, las bases y los centros de actividad de vía y obra que ustedes están viendo en esta diapositiva. Son en total 4.750 kilómetros de red.
 - 3.9 Nuevo Central Argentino posee dos grandes talleres en la región de Rosario, uno en Villa Diego y otro en lo que se llama Tiro Federal, bases de reparación y rehabilitación ligera en Tucumán, en Córdoba, Villa María, Ferreyra, y también en Retiro.
 - 3.10 Un parque total de material tractivo de 115 unidades. Al inicio de esta concesión había exactamente 23 unidades activas en funcionamiento. Y 5.600 diferentes tipos de vagones, para cubrir los diferentes tráficos.
 - 3.11 Tiene como central operativa la ciudad de Rosario. Donde está el puesto de control de trenes, el servicio de atención a clientes y la central de telecomunicaciones.
 - 3.12 Nuevo Central Argentino, Nuevo Central Argentino transporta graneles, productos unitarizados y contenedores.
 - 3.13 Cuando Nuevo Central Argentino realizó su oferta y firmó su contrato de concesión, se comprometió a reposicionar al ferrocarril, a recuperar el modo ferroviario de cargas y cumplió.
 - 3.14 Muestra algunos indicadores de eficiencia que demuestran el tipo de actividad ferroviaria que se desarrolla en Nuevo Central Argentino, en términos de productividad de la mano de obra y productividad de los recursos concesionados.
 - 3.15 Nuevo Central Argentino comenzó participando en el orden del 8 por ciento dentro del mercado ferroviario de cargas y en el año 2004 cerró con una participación de un 32 por ciento.
 - 3.16 Nos permitieron el cumplimiento de las obligaciones contractuales: el personal, (96 por ciento de su dotación de personal trabajaba en Ferrocarriles Argentinos); las inversiones que para alcanzar las 8,5 millones de toneladas que hoy transporta NCA; las tres áreas de gestión -comercial, operativa y económico financiera - fueron las herramientas que ayudaron a que sobre la base del recurso humano y el recurso de capital NCA avanzara como ha avanzado.
 - 3.17 Inversiones propias del concesionario han sido de 217 millones de pesos posibilitaron el nivel de actividad que se alcanzó.
 - 3.18 Se intervinieron cerca de 4.800 kilómetros de acuerdo a la densidad de tráfico y a las necesidades operativas.
 - 3.19 Pasamos de una confiabilidad de locomotoras del orden del 50 por ciento, a casi un ciento por ciento de confiabilidad de cada una de las locomotoras que salen de nuestros talleres.
 - 3.20 Hubo inversión en materia de vagones, nuevos vagones que prácticamente no tenían operación en la época de Ferrocarriles Argentinos y que fueron reconstruidos, rehabilitados o construidos.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 3.21 Continuamos un plan de revalorización del patrimonio y esto lo hacemos, en muchos casos, en conjunto con los municipios y las comunas para que las estaciones de ferrocarril.
- 3.22 La conquista de nuevos mercados, la captación de demandas que no habían sido atendidas, en algunos casos, nunca, por los ferrocarriles en su historial, y en otros casos, que se habían perdido. Los nuevos tráficos continuamente van creciendo dentro de la participación de tráficos de Nuevo Central Argentino.
- 3.23 Dentro del desarrollo multimodal, pusimos en marcha todas esas estaciones o centros de transferencia multimodal en estaciones ferroviarias, que nos permiten hoy estar alcanzando niveles de transporte de contenedores en forma multimodal.
- 3.24 Se han logrado grandes inversiones de terceros, que han sido hechas por empresas privadas como consecuencia de la actividad que desarrolla nuestra concesión. Una de las más importantes en monto y en complejidad es la de Minera Alumbra.
- 3.25 Es importante destacar algunas de éstos equipamientos de infraestructura: El puerto de Minera Alumbra en Rosario, la planta de la Terminal de Transferencias del Noroeste en Tucumán, el desvío ferroviario en Terminal Zárate y la nueva planta de Minetti en Campana.
- 3.26 Nuevo Central Argentino no cuenta con subsidios, que no está prendado ni hipotecado en los bienes del Estado, que el financiamiento que se utilizó ha sido genuino de parte del sector bancario o de los accionistas.
- 3.27 Se redujo el ciclo de rotación de vagones aumentando la oferta y se ha posibilitado de este modo alcanzar niveles de transporte que no existían anteriormente.
- 3.28 Cerró el mes de mayo de este año con un transporte de 865.000 toneladas, récord histórico de la línea Mitre.
- 3.29 Se ha cumplido razonablemente el contrato de concesión. Se han respetado y custodiado los bienes del Estado, que estamos en una actividad que antes no existía.

Luego hizo uso de la palabra el representante de la **Municipalidad de Tancacha, Intendente Municipal Ederman Amilcar Ramondelli**.

- 4.1 A partir de las décadas del '60, del '70 y del '80 vino disminuyendo el flujo del tren en nuestra localidad. Lo que le dio el impulso vino a ser un retroceso. Había muchos problemas con respecto a la carga de los granos, fundamentalmente por los ferrocarriles nacionales porque no se sabía la fecha en que llegaban.
- 4.2 A partir de la concesión se empezó a ver el movimiento permanente de lo que nos habíamos olvidado, que era el tren.
- 4.3 Se dieron distintas inversiones con respecto al mantenimiento de vías y mejoramiento de la red ferroviaria.
- 4.4 En el año 1996 con el Nuevo Central Argentino firmamos un convenio de uso de un patrimonio cultural e histórico. En la estación de nuestro ferrocarril empezó a funcionar el Honorable Concejo Deliberante de Tancacha.
- 4.5 Se desafectaron terrenos que no utiliza el Nuevo Central Argentino, para parqueización y paseo.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 4.6 Para cruzar una red de gas, de agua o de electricidad le pedimos al Nuevo Central Argentino agilidad para la autorización, y para poder realizar obras de infraestructura.
- 4.7 En el cuadro de estación están instalado el centro comercial e industrial, con su administración, un hotel, un restaurante, un auditorio de usos múltiples, la estación de colectivos, el polideportivo municipal, la Asociación de Jubilados, los Bomberos Voluntarios, la Agrupación Gaucha; el Consejo Consultivo.
- 4.8 Destaca la cooperación y la solidaridad de parte de Nuevo Central Argentino, con donación de durmientes para embellecer nuestra localidad.

A continuación, expuso el Intendente de la **Municipalidad de Chazón, Ernesto Orestes Garbiglia**, quien manifestó que:

- 5.1 En el año 1903, el 7 de mayo, por ley 3990, se habilita la estación Chazón. En estas líneas férreas fueron levantándose las estaciones que se encargaban de dar salida a los productos de la región.
- 5.2 A partir del ingreso de Nuevo Central Argentino hicimos un convenio con el Municipio, a través del cual recuperamos la estación. Allí se hizo un museo donde se recuperaron todas las partes de la estación.
- 5.3 En Chazón también funciona el Honorable Concejo Deliberante, y los talleres culturales. Se parquizó y se realizó un paseo de salud, todo esto gracias al aporte de Nuevo Central Argentino.
- 5.4 Chazón, se fundaron y crecieron a la vera de los rieles del ferrocarril. Eso hizo que con gran pena uno viera que con el cierre de los ramales se iba el último resquicio de progreso.
- 5.5 La recuperación del tren de carga nos abrió la posibilidad de trabajar en forma conjunta con Nuevo Central Argentino. Lo privado y lo público no tienen que ser excluyentes; deben complementarse.
- 5.6 Chazón no tiene desocupados. Siendo los más desprotegidos aquellos que trabajan en la bolsa y changas, son ellos quienes recibieron el beneficio de la intensa actividad económica que se desarrolla alrededor del tren.
- 5.7 Quizás desde las grandes urbes no se percibe el impacto social que trajo Nuevo Central Argentino. Hoy Chazón muestra la creación del trabajo, la mejora social, el crecimiento de la actividad donde los beneficios van mucho más allá de lo económico.

Seguidamente, tomó la palabra la Intendente de la **Municipalidad de Alcira, María Amelia Chiofalo**, quien sostuvo que:

- 6.1 La empresa Nuevo Central Argentino, con su cortesía, con su celeridad, con su rapidez para captar las diferentes problemáticas y las diferentes propuestas de nuestra comunidad, ha sabido dar respuesta, tanto al Municipio, a la comunidad, como también a empresas privadas de la localidad que desarrollan también sus actividades en el predio del ferrocarril.
- 6.2 Destaca la enorme e importante función social que ha cumplido Nuevo Central Argentino en la localidad, se ha podido plasmar una serie de beneficios para nuestra comunidad que se han traducido en beneficios tanto comunitarios como también sociales.
- 6.3 De lugares donde había abandono, hoy hemos podido construir, gracias a esta empresa, lugares donde nuestras comunidades pueden palpar al ritmo institucional, comercial y social.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 6.4 Llevamos adelante un proyecto denominado de siembra solidaria, a través del cual gratuitamente la empresa dio permiso para poder sembrar los predios aledaños a las vías del ferrocarril.
- 6.5 En la vieja estación del ferrocarril que estaba abandonada y en muy malas condiciones se levantó la Casa de la Cultura, que es el núcleo central de toda la actividad cultural de Alcira y Gigena.
- 6.6 En el predio funciona un camping municipal, el corralón municipal, el polideportivo municipal está asentado en los predios del ferrocarril y funcionará próximamente una pista infantil para niños.
- 6.7 En representación de mi comunidad y compartiendo el sentir de numerosas empresas e instituciones plantea la importancia de lo que se ha hecho y la importancia de la continuidad de Nuevo Central Argentino en la concesión.

A continuación expuso las siguientes consideraciones el señor **Javier Pretto**, Intendente de la **Municipalidad de La Carlota**, quien sostuvo que:

- 7.1 La historia del interior, su desarrollo económico y humano sin duda se produce a partir de Ferrocarriles Argentinos.
- 7.2 Este transporte de cargas, es sumamente importante teniendo en cuenta la producción granera. Si bien en los últimos dos años ha habido una mayor inversión en reparación de rutas y repavimentación, sigue siendo insuficiente.
- 7.3 En torno del ferrocarril, de la estación de cargas, se instalaron y se siguen instalando muchísimas empresas que tienen vinculación con el transporte de carga ferroviario.
- 7.4 Esta empresa ha generado un polo de desarrollo, que ha generado otras actividades. Siendo una política de esta empresa tener una excelente relación con las comunidades por las que atraviesa.
- 7.5 En la estación central se ha podido ubicar a más de una decena de familias carecientes, que no tenían dónde vivir, y la estación dividida en todas las habitaciones que tenía, nos sirvió para alojar a estas familias.
- 7.6 En el edificio se instalarán las aulas para la educación no formal. Se va a instalar la ciudad digital o la "cyberciudad", donde se ha equipado y se han digitalizado procesos que nos permiten tener una administración *on line* en nuestro Municipio.
- 7.7 También ha servido el transporte del ferrocarril para facilitarnos el acceso a precios más accesibles para materiales de construcción.
- 7.8 Destaca la celeridad en los permisos para atravesar el ferrocarril con redes de fibra óptica, de energía o lo que fuera, la empresa lo ha resuelto de la forma más inmediata posible.
- 7.9 Hemos tenido la posibilidad de obtener el material reciclado del ferrocarril, merced a las inversiones que ha realizado la empresa.
- 7.10 Entiende que el ferrocarril, del modo en que está explotado por esta empresa, es de vital importancia para continuar con el desarrollo iniciado. Sería entonces muy importante la continuidad de una empresa como esta, para el desarrollo de nuestras comunidades.

Tocó el turno de exponer al representante de **Ledesma S.A.**, señor **Claudio Gustavo Terrés**, quien sostuvo que:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 8.1 Ledesma es una empresa de capitales argentinos que desde 1908 produce azúcar en Libertador General San Martín, provincia de Jujuy. Desde 1965 Ledesma fabrica celulosa y papel a partir del bagazo de la caña de azúcar, y hoy es el principal productor nacional de azúcar, de papel para impresión y escritura.
- 8.2 También Ledesma produce en la provincia de Jujuy frutas –naranjas, cítricos- y es el principal productor y exportador argentino de naranjas. Produce fructosa y almidones en la provincia de San Luis, carnes y granos en la provincia de Buenos Aires y Entre Ríos, y gas y petróleo en la provincia de Salta.
- 8.3 El personal ocupado promedio del año 2004 ha sido de 5.088 personas; tiene ventas en el ejercicio 2004 por 780 millones de pesos; activos y patrimonio neto por más de 1.000 millones de pesos.
- 8.4 Ledesma produce 3,5 millones prácticamente de toneladas de caña de azúcar molida, de las cuales fabrica aproximadamente unas 370.000 toneladas de azúcar, 33.800 kilolitros de alcohol, 80.000 toneladas de papel, que en el año 2005 va a representar una cifra de 105.000 toneladas.
- 8.5 Es un cliente natural del Ferrocarril Belgrano. Lamentablemente, el Ferrocarril Belgrano en los últimos años ha sufrido un deterioro muy importante, pero el hecho y la existencia del ferrocarril NCA en la provincia de Tucumán y su sistema multimodal nos ha permitido que esa falencia fue sobrellevada por el servicio que nos está prestando desde hace ya cuatro o cinco años el NCA.
- 8.6 Inicialmente pudimos transportar 10.000 toneladas, en el año 2001, pasando a 32.700 en el año 2002, a 102.000 en el año 2003, a 129.000 en el 2004, y tenemos una proyección para el año 2005 de 141.000 toneladas.
- 8.7 El NCA, en nuestro caso, ha solucionado en gran parte los problemas de servicio generados por la falta de inversiones en el ferrocarril Belgrano. El nivel de servicio de NCA ha sido muy bueno, tanto sea en el cumplimiento de los programas de carga como en los tiempos de viaje, y sus tarifas han sido razonables.
- 8.8 El desarrollo productivo de las economías regionales competitivo no es viable sin un ferrocarril de cargas, y creo debemos decir gracias a que el ferrocarril NCA ha sabido y ha podido darnos el servicio que las empresas radicadas a 1.800 kilómetros de los grandes centros de consumo hoy necesitamos para poder llevar adelante nuestra actividad.

Seguidamente, hizo uso de la palabra el representante de **S.A.B.B. S.A., Guillermo Horacio Sirito**, quien expresó:

- 9.1 S.A.B.B. S.A. es la primera fábrica argentina de vagones, que produjo el primer vagón de carga argentino en el año 1950.
- 9.2 Tener un buen servicio ferroviario, en crecimiento y sólido, determina que se reduzca el costo argentino, mejoremos la competitividad, mejorando la forma de transporte, mejorando los costos del transporte y toda la logística.
- 9.3 Un ferrocarril en crecimiento, tiene un efecto multiplicador muy importante sobre un sinnúmero de actividades. Muchas actividades se relacionan con los ferroviarios y da muchos puestos de trabajo.
- 9.4 Hace falta que estas concesiones tengan reglas caras, perdurables en el tiempo, porque es la única manera de poder planificar a largo plazo y pensar en inversiones importantes y en crecer.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 9.5 El Nuevo Central Argentino está transportando hoy por año una carga superior a la que transportaban todos los ferrocarriles de carga en nuestro país en su conjunto cuando Ferrocarriles Argentinos decidió entregar las concesiones.
- 9.6 Ferrocarriles Argentinos tenía una gran cantidad de vagones en desuso. Los concesionarios tomaron los ferrocarriles y empezaron a crecer en carga y rápidamente. Tomaron los vagones en desuso y fueron reconstruyéndolos, readaptándolos, modificándolos para utilizarlos en cargas que no eran para las que originalmente habían sido creados.
- 9.7 La evolución de la industria ferroviaria en la Argentina, específicamente en material rodante, tuvo en los años 50 un proceso de industrialización muy importante.
- 9.8 Los ferrocarriles han avanzado de manera que prácticamente han agotado su *stock* de vagones que recibieron con la concesión. Hay una nueva oportunidad de industrialización.
- 9.9 En Brasil tenían reglas claras para las concesiones hasta el final de su proceso, y simultáneamente con eso hubo una explosión en las exportaciones. Esto hizo que de un momento para otro hiciera falta producir veinte veces más por año de lo que estaban requiriendo en vagones de carga.
- 9.10 Las empresas programan a largo plazo con financiamiento del BND. Así se podía planificar; es la única manera de que la industria también pueda en consecuencia hacer las inversiones que hacen falta. Con Brasil hay que competir y bien. Tenemos que ser competitivos, porque ellos lo son. Pero Brasil prohibió la importación de vagones usados.
- 9.11 Se está dando un paso importante, que es la posibilidad de formalizar las condiciones de largo plazo que las concesiones necesitan en forma imprescindible para crecer.

Tomó la palabra el señor **Gastón Cossettini**, como **particular interesado**, quien manifestó haber sido subsecretario de Transporte y Presidente de Ferrocarriles Argentinos y que:

- 10.1 Al momento de elaborarse las políticas de privatización de los servicios ferroviarios, se estimó que aquellos contenían un potencial de rentabilidad apreciable, lo que permitía despertar el interés empresarial privado, generar recursos genuinos para reinvertir en el negocio.
- 10.2 Transcurridos los primeros seis años de la primera concesión, el concedente, habilitó a la Secretaría de Transporte a renegociar las cláusulas de los contratos, con el reconocimiento expreso que la misma era viable a la luz de situaciones surgidas *a posteriori* de las ofertas realizadas por los oferentes privados.
- 10.3 La renegociación de los contratos mediante la aprobación de la Carta de Entendimiento, es la vía adecuada para consolidar definitivamente el camino iniciado en el país, de participación privada en la concesión de los servicios ferroviarios de cargas.
- 10.4 A la luz de las ventajas competitivas del ferrocarril en términos de consumo energético, calidad ambiental, ventajas tarifarias y operativas, se debe consolidar su futuro.
- 10.5 El sector transporte necesita un plan estratégico en el cual queden de relevancia las ventajas competitivas de cada modo, sumando los servicios y la infraestructura.
- 10.6 El país tiene una prioridad: su comercio exterior, en la cual el sector transporte juega un rol especial para disminuir el costo logístico de los productos de exportación.
- 10.7 Esta renegociación con NCA se enmarca, en objetivos de corto y mediano plazo. Distintas entidades ligadas a la producción y a la comercialización de los agrograneles han puesto énfasis en el alto



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- costo de los fletes terrestres para las producciones primarias. Esto es debido a una incorrecta distribución modal.
- 10.8 El costo logístico en la exportación de agrograneles asciende a más del 20 por ciento del valor total de las exportaciones, cuando un valor razonable debería ser del orden del 8 al 10 por ciento se debe mejorar sustancialmente la eficiencia del transporte terrestre y de la comercialización.
 - 10.9 Existe: deficiente distribución de las plantas de acopio y necesidad de una mayor eficiencia en la carga-descarga, particularmente para el ferrocarril, mejorando el acceso del mismo a dichas plantas; falta de mas playas multimodales; falta accesibilidad eficiente a terminales portuarias y plantas industriales; Disponibilidad de playas de espera, eficiencia en la descarga y adecuada capacidad de recepción y operación en los silos de las terminales.
 - 10.10 Por las razones apuntadas, hoy el uso del ferrocarril en el transporte de granos y subproductos, podríamos calificarlo de relativamente marginal.
 - 10.11 Sólo el 15 por ciento de los establecimientos de acopio relevados –unos 2.700- utilizó el ferrocarril en ese año, dado que el 83 por ciento de las plantas censadas no tienen acceso ferroviario.
 - 10.12 Los desafíos hacia el futuro son importantes en materia de hacer más eficiente el transporte terrestre de las exportaciones.
 - 10.13 Como ejemplo del trabajo es el instrumentado entre NCA y Minera Alumbra es la operación de vagones y locomotoras de esta última a través de NCA en su red concesionada.
 - 10.14 La renegociación del contrato apunta a consolidar una empresa que ha sido exitosa.

Expuso seguidamente, el representante de la **Subsecretaría de Transporte de Santa Fe, señor Carlos Alberto Fernández Priotti**, quien sostuvo que:

- 11.1 Hace expresa su aprobación de la Carta de Entendimiento suscripta entre la UNIREN y NCA con fecha 22 de marzo de 2005.
- 11.2 El apoyo está fundamentado en las numerosas cláusulas que han sido introducidas a partir de esta instancia de renegociación.
- 11.3 Destaca la incorporación del Fondo Fiduciario para el Fortalecimiento del Sistema Ferroviario Interurbano (FFFSFI), trascendental medida que permitirá canalizar, los fondos que se destinarán a las numerosas obras.
- 11.4 La metodología prevista para la canalización al FFFSFI de los fondos originados en concepto de inversión, canon operativo y restitución de montos adeudados ingresos, por los peajes y los recursos originados por la explotación de actividades colaterales, sumados al aporte gubernamental, permitirán desarrollar las inversiones ferroviarias.
- 11.5 La previsión para la operación de servicios ferroviarios para pasajeros de larga distancia, y otros regionales, ha sido consecuencia del concepto desarrollado a partir del Plan Estratégico para la Reorganización, Recuperación y Modernización del Sistema Ferroviario Nacional Año 2004.
- 11.6 La inclusión en el contrato de concesión de la figura de los "Terceros Operadores de Servicios de Cargas" introduce una modificación sustancial a favor del mejoramiento de la oferta de transporte para los usuarios.
- 11.7 La regulación de la contabilidad del Concesionario así y el sistema de gestión de calidad, redundarán en beneficio mutuo tanto del Concesionario como del Estado.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 11.8 La supervisión respecto del estado de conservación de los bienes recibidos por el concesionario, más del plan de mantenimiento y preservación, dan muestras del interés de asegurar el valioso patrimonio de los ferrocarriles.
- 11.9 Los precedentes han sido los factores que justifican la aprobación por parte del gobierno de la Provincia de Santa Fe. Y solicita del Gobierno Nacional la participación activa de todas las provincias, en los organismos de planificación y de control.
- 11.10 Este pedido se basa el Plan Estratégico y lo expuesto en el documento del CIMOP denominado "Una visión estratégica del transporte en la Argentina - Horizonte 2010", versión "Avances en la gestión y nuevas cuestiones - Noviembre 2004", en lo relativo a la Unidad de Gestión del Sistema Ferroviario Interurbano de Pasajeros (páginas 236 y 237).

Seguidamente, expuso el representante de **Electromec Industrial S.R.L.**, señor **Omar Greco**, quien realizó las siguientes consideraciones:

- 12.1 Electromec, se dedica a la reparación de motores eléctricos desde el año 1984. En el año 1993 incursiona en la línea férrea con NCA.
- 12.2 NCA nos acompañó técnicamente para atender otras líneas férreas. Con NCA nos largamos al mercado generando la línea férrea. De allí comenzamos con BAP-Mesopotámico, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur Roca, que son líneas de carga, y también atendimos a de pasajeros.
- 12.3 El apoyo de NCA nos ayudó a crecer, pudimos hacer intercambio técnico.
- 12.4 Los Ferrocarriles antes tenían una atención mucho más lenta, los convoyes tardaban mucho en llegar, los cerealeros tenían multas cuando no se cargaban en tiempo todo eso se superó cuando se privatizaron las cargas férreas.
- 12.5 NCA creció en su producción de cargas anuales fueron bastante sensatos y ordenados como para hoy tener muchas más locomotoras de las que recibieron. Es valorable por lo que lograron con dificultades de encontrar personal capacitado porque los viejos ferroviarios se fueron jubilando.
- 12.6 Los Ferrocarriles siempre fueron necesario para nuestro país por su extensión, por las cargas de cereales, por la llanura.
- 12.7 Agradece a la empresa NCA por el acompañamiento que tuvieron, en el crecimiento que ha tenido Electromec.

Seguidamente, tomó la palabra **Terminal 6 S.A.**, representada en este caso por el señor **Pablo Ferrés Sayazo**, quien sostuvo:

- 13.1 Terminal 6 es un complejo de servicios a la agroindustria instalado en General San Martín, al norte de Rosario unos 30 kilómetros. Sociedad integrada de cuatro grupos aceiteros.
- 13.2 En 1977 la cosecha de soja alcanzó el millón y medio de toneladas, y eso provocó un bloqueo de buques, de camiones y de vagones en el puerto de Rosario. Allí empieza una nueva etapa en la cual las terminales comienzan a ser el paradigma para operar. Este año estamos llegando a los 83 millones de toneladas de las cuales 34 son de soja.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 13.3 Nosotros no podemos trabajar sobre los precios, debemos trabajar sobre los costos. Ahí nos vamos orientando, a que el éxito que ha habido en la agricultura, en particular en la soja, es todo por ganancia en eficiencia y mejora de costos.
- 13.4 En 1992, vino la privatización ferroviaria. Hubo desregulaciones en el tema marítimo y en materia de costos de estiba, y después, a partir de 1995, el dragado del río Paraná, con lo cual nuestros fletes mejoraron.
- 13.5 La soja, se ha ido extendiendo a lo largo del país, lo que posible en tanto tengamos una economía de transporte que sea la más conveniente, el ferrocarril es la mejor herramienta que se ha encontrado, salvo que haya un río y una barcaza.
- 13.6 El tren, de acuerdo con datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, está teniendo un costo de 1,6 centavos la tonelada/kilómetro, mientras que los camiones están en 5 o 6.
- 13.7 El NCA, como principal aportante de cargas a Terminal 6, ha estado acompañando nuestro crecimiento, en el orden del 50 por ciento del total embarcado.
- 13.8 El desvío ferroviario que construyó la empresa, 9 kilómetros con una inversión de varios millones de dólares, está acompañado de descargas ferroviarias, de playas de maniobra, porque Terminal 6 nació ferroviaria.
- 13.9 NCA está haciendo muy bien un camino hacia el desarrollo en zonas interiores. Todo estaba concentrado alrededor del puerto, por los costos del transporte, que evidentemente son un freno para que uno se pueda expandir.
- 13.10 Cree que el ferrocarril, en ese sentido, para un país con llanuras tan grandes, con potencial de crecimiento tan enorme, es una herramienta de primera.
- 13.11 La exportación minera que opera en un puerto en terrenos de Terminal 6, y que está moviendo, con el NCA, alrededor de 800 mil toneladas por año. Eso significa un desarrollo con una ingeniería de transporte muy interesante, pero que no sería posible de no haber estado el NCA.

A continuación, expuso el representante de **Depetris Cereales S.A.**, señor **Juan Alberto Depetris**, quien manifestó que:

- 14.1 Depetris Cereales S.A. tiene 25 años, como "acopiadores de granos", operan unas 300 mil toneladas. Estamos en el centro de Córdoba y repartida entre los Departamentos de Marcos Juárez, Unión y Río Cuarto.
- 14.2 El transporte de grano en un 80 por ciento se hace actualmente en camiones.
- 14.3 Con Ferrocarriles Argentinos fue una experiencia triste, tenía severos problemas logísticos. En los años 84 u 85 en adelante, era difícil conseguir bodegas o formaciones de trenes para cargar cereal.
- 14.4 Todo cambió con la privatización. NCA tiene un eficiente sistema de venta comercial de sus operativos. Quizás no tiene todos los operativos que nosotros quisiéramos, nuestro objetivo sería cargar las 300.000 toneladas de vagones.
- 14.5 No se encuentran vagones en mal estado. Nunca hemos tenido un reclamo hacia NCA por tener que reparar vagones o el famoso "sellado". El incumplimiento no existe. Como empresario estoy ampliamente satisfecho por el cumplimiento de lo convenido con NCA.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 14.6 Hubo en dos oportunidades una pérdida importante de cereal debido a hechos vandálicos, con rotura de precintos, y se nos fue reconocida la totalidad de la pérdida que tuvimos.
- 14.7 Esta ha sido una privatización muy exitosa. Han beneficiado al sistema en general, no solamente a nosotros, que somos los dadores de carga, sino al sistema en general.

Luego hizo uso de la palabra el representante de **Servicios Industriales Sociedad Anónima**, señor **Juan Carlos Giusto**, quien sostuvo que:

- 15.1 La Empresa Cargo Servicios Industriales S.A. nace en el año 1994, donde la figura logística pasó a ser muy importante porque empezó a crecer el *outsourcing*. Brindando no solo servicios sino también soluciones, a través de un diseño integral de sistemas logísticos y proyectos a medida, haciendo realidad.
- 15.2 Las principales actividades son: manejo integral de depósitos y *crossdocking*; *packing* y *packaging* de exportaciones; distribución integral de mercaderías; transporte de cargas generales; distribución y *milk-run* de repuestos y transporte de cargas containerizadas y multimodales.
- 15.3 Con la actividad de cargas containerizadas, comienza la relación con Nuevo Central Argentino en los años 1994-1995.
- 15.4 Se desarrollaron con NCA todas las operaciones en el tramo Puerto de Buenos Aires-Córdoba y viceversa, brindando seguridad y confiabilidad en el traslado de la carga y mejoras importantes en los costos de transporte.
- 15.5 El transporte multimodal se fue haciendo extensivo a otras empresas del mismo rubro como exportaciones de maní, aceite comestible, artículos del hogar, maquinarias, instalaciones.
- 15.6 Una demanda sostenida, la certidumbre de contar con los contenedores en tiempo y forma y la disponibilidad de vagones necesarios, hicieron que nuestros clientes decidieron el transportar por tren.
- 15.7 Manteniendo una actitud creativa e innovadora, logramos transportar otros tipos de productos vía ferrocarril, demostrando también que alimentos y bebidas de consumo masivo, podían ser transportadas en igual o mejores condiciones que las que lo hacían anteriormente.
- 15.8 La opción de transportar vía ferrocarril, en este caso a través de Nuevo Central Argentino, y lograr la renegociación de su contrato con el Estado, nos permitirá a Cargo Servicios Industriales, como operador y como operador logístico del MERCOSUR.

Luego expuso el representante de la **Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina**, señor **Roberto Franceschi**, quien manifestó:

- 16.1 La Cámara de Industriales Ferroviarios, una entidad que agrupa a la mayor parte de las industrias vinculadas al sector ferroviario desde hace más de 50 años.
- 16.2 Esta industria se fue reconvirtiendo acorde a los vaivenes que tuvo el ferrocarril. Durante todo el proceso previo a la privatización y los primeros años de la privatización quedó reducida prácticamente a una industria de partes y piezas. Las terminales pasaron a ser empresas de servicios, con el crecimiento de la carga y del transporte de pasajeros, podran volver a renacer algunas de las terminales.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 16.3 Interesa que sea obligatorio aplicar los alcances de la ley 25.551 de compra trabajo argentino así industria podrá conocer el desarrollo de los programas de adquisición del material ferroviario, y competir con las ofertas del exterior.
- 16.4 Apoya la extensión del contrato a NCA. Es importante la extensión del plazo porque permite programar en forma mucho más razonable todas las inversiones y ese crecimiento puede ser acompañado por los sectores que están vinculados a él.

16.5

A continuación hizo uso de la palabra el señor Juan Carlos Gutiérrez en representación de la empresa **Juan Minetti S.A.**

- 17.1 Minetti es una empresa de producción y comercialización de cemento Portland. Cuentan con cuatro plantas ubicadas en Malagueños, en Córdoba, Las Heras, en Mendoza, Puesto Viejo, en Jujuy, y Campana, en la provincia de Buenos Aires y centros de distribución de Rosario y Resistencia y plantas de hormigón elaborado en las ciudades de Córdoba y Santa Fe.
- 17.2 El ferrocarril es una herramienta estratégica para la compañía por las características de los productos que se manejan y por los volúmenes de los productos que se manejan. Somos totalmente dependientes del transporte ferroviario.
- 17.3 El servicio prestado por NCA es muy bueno. Desde Córdoba hasta Campana transportamos clínker. Se produce en Córdoba. Entre San Nicolás y Campana, transportando escoria de altos hornos, que se utiliza como un aditivo en la fabricación del cemento. Transportamos cemento desde Córdoba hasta Rosario y se transportan triturados pétreos entre nuestra planta de Córdoba y Rosario, donde está emplazada una planta hormigonera.
- 17.4 Tenemos una operación de transporte multimodal entre Jujuy y Campana. Se hace un tramo por camión, desde la planta que está en Puesto Viejo, en Jujuy, hasta Tucumán, donde se realiza un trasbordo y se hace el transporte ferroviario hasta la planta de Campana.
- 17.5 Minetti tiene la certificación de ISO 9000, y registra indicadores que permiten monitorear la *performance* de NCA. Tiempo de tránsito, cumplimiento de las órdenes *versus* lo que se presupuesta y la cantidad de reclamos por calidad. Estos indicadores, nos han demostrado que el servicio que NCA nos ha prestado es excelente.
- 17.6 Todos los centros productivos tienen desvíos ferroviarios que posibilitan realizar operaciones de carga y descarga de vagones.
- 17.7 Se transportaron en el año 2000 de 300 mil toneladas, aproximadamente, y llegando al año 2005 en el orden de las 800 mil toneladas/año.
- 17.8 Minetti apoya la continuidad de NCA con el contrato de concesión, y adhiere al éxito de esta Carta de Entendimiento.

Luego, expuso el **Centro Cultural y Museológico Ferroclub de Arequito**, representado por el señor **Francisco Avarucci**, quien manifestó que:

- 18.1 Comparte plenamente todo lo que la gente ha hablado sobre NCA.
- 18.2 El Centro Cultural y Museológico en Arequito, nace prácticamente junto con la empresa NCA, después de la privatización de Ferrocarriles.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 18.3 Al encontrar la estación ferroviaria desmantelada la comunidad de Arequito trató de rescatar ese patrimonio. con el apoyo se encontró en la empresa NCA.
- 18.4 CNA ha tenido siempre la mejor predisposición con nosotros, y de esta manera hemos tratado de armar la nueva estación ferroviaria, como se encontraba en sus primeros momentos, en 1887, cuando fue inaugurado el ferrocarril.
- 18.5 En todas las oportunidades NCA tuvo dedicación para apoyarnos y darnos sus servicios.
- 18.6 La función social, la función del trabajo empeñado en su empresa, es realmente importante, y espero que esta renegociación con el Estado realmente llegue para ambas partes en la mejor forma a feliz término.

Expuso seguidamente el señor **Javier Picco**, en representación de **Luis Javier Picco y Asociados Sociedad Anónima**, quien sostuvo que:

- 19.1 Las empresas ERSO y JPA. ERSO es una empresa de ejecución de obras de vía y JPA de suministro de materiales de infraestructura.
- 19.2 Desde hace más de cinco años mis empresas vienen trabajando ininterrumpidamente con NCA, ejecutando obras de vía y proveyendo materiales. Hemos mantenido entre dos y cuatro frentes de obras permanentes, para lo cual contratamos básicamente mano de obra local.
- 19.3 El trabajo planificado plurianual ha permitido discutir y concretar planes de trabajo a mediano plazo, haciendo inversiones en tecnología y equipo, de manera tal de aumentar en eficiencia y eficacia.
- 19.4 NCA adquirió una significativa cantidad de material de vía nuevo, entre la que se incluyen rieles importados iniciando una renovación masiva con ciento por ciento de materiales nuevos.

A continuación hizo uso de la palabra el representante de la **Asociación Rosarina de Amigos del Riel**, señor **Mario Rodolfo Angueira**, quien expresó que:

- 20.1 Esta Asociación Civil, entre cuyos objetivos estatutarios es velar por el buen desempeño de los sistemas de transporte público y por riel expresa públicamente que, en términos generales, apoya lo expresado en la Carta de Entendimiento.
- 20.2 La primera fase de la concesión se identificaron situaciones fueron negativas: descartar del uso operativo las instalaciones del Depósito de Alistamiento Diesel-Eléctrico Rosario (D.A.D.E.R.); escasa presencia en la línea y en las instalaciones fijas; material rodante circulando en forma no muy digna; y una no muy clara política de atracción de clientes.
- 20.3 Transcurrido algún tiempo la empresa muestra interesantes logros en cuanto a: cargas transportadas; captación de clientes; recuperación de material rodante remolcado y tractivo. Destacándose: alta confiabilidad y elevado porcentaje en servicio de las unidades tractivas; desarrollo y fabricación de nuevas unidades, con tecnología y mano de obra locales; rutina de mantenimiento y rotación del parque.
- 20.4 En cuanto a la seguridad: desarrollo y construcción de barreras automáticas con integración de tecnología y mano de obra local; cuidado del entorno de los pasos a nivel, la señalización según normativa de CNRT; presencia permanente de personal de vigilancia; introducción de un sistema de comunicaciones efectivo; personal disciplinado; generación de nuevos recursos humanos y creación de una confiable cadena de contratistas y proveedores



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 20.5 Nuestra Asociación ha contado con la colaboración de la empresa, tanto mediante la participación decisiva de sus autoridades, como con la permanente y dedicada labor de su personal.
- 20.6 Es necesaria una participación mayor del modo ferroviario en el transporte de cargas, para el ahorro en el uso de combustibles fósiles y el alivio del sistema vial nacional, hoy colapsado e inseguro.
- 20.7 No debe diferirse la optimización y/o construcción de instalaciones fijas y sistemas de señalización acordes a las necesidades del país.
- 20.8 Se deben iniciar acciones necesarias para lograr más elevadas cargas por eje.

Tomó la palabra el representante de **Casa Garrone Bisio y Cía. S.R.L.**, señor **Fabián Alfredo Bisio**, quien dijo:

- 21.1 Casa Garrone Bisio y Cía., es una empresa acopiadora de cereales, como usuario de muchas décadas del transporte ferroviario y de todos los clientes de NCA.
- 21.2 En Ferrocarriles Argentinos, no sólo no se conseguían trenes sino que era imposible lograr una comunicación telefónica. Podía demorar más de un mes en llegar, con vagones incompletos. Traía insectos vivos, alta temperatura, no cumplir con los plazos contractuales, viajes para negociar la descarga, y además descuentos arbitrarios., eran mayores costos.
- 21.3 Cuando llegaban los operativos a destino con importante faltante de kilo que nadie reconocía. En este aspecto NCA siempre ha reconocido los faltantes de mercadería por precintos violados.
- 21.4 Desde 1993 a la fecha cambió mucho el servicio, desde pésimo, como era antes de NCA, hasta muy eficiente en la actualidad. Los operativos requeridos llegan en tiempo y forma, y una vez descargados llegan a destino en un par de días. Las tarifas son lógicas y se ajustan al mercado.
- 21.5 El tren es un factor fundamental en la creciente producción agrícola argentina. El país se encamina a los cien millones de toneladas en el mediano plazo, lo que traerá aparejado muchos problemas de logística. Nuevo Central Argentino es un factor de fundamental importancia.
- 21.6 En la época de Ferrocarriles Argentinos y en los primeros años de Nuevo Central Argentino un tren tenía como máximo 30 vagones, y hoy llegan a los 70 y con dos locomotoras. Esto refleja la importante cantidad de granos y otros productos transportados por Nuevo Central Argentino.
- 21.7 Hace mención a la jerarquía del personal de NCA desde lo ejecutivo hasta los empleados operativos, los que están siempre a disposición del cliente.

Luego hizo uso de la palabra la empresa **Servicios Operativos S.R.L.**, representada por el señor **José Luis Gómez Bernal**, quien sostuvo que:

- 22.1 La empresa Servicios Operativos S.R.L. es de gestión y logística para el transporte. Realizamos la coordinación, carga y descarga consolidada de contenedores, acopio y distribución de mercaderías transportadas por Nuevo Central Argentino.
- 22.2 Tenemos una muy importante relación con NCA, ya que coordinamos con los distintos departamentos de dicha empresa para efectuar los transportes multimodales, la disponibilidad de mercadería a transportar, el posicionamiento de camiones, grúas, autoelevadores, zorras hidráulicas y el personal necesario para realizar el transbordo de la misma.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 22.3 Operamos en la provincia de Santa Fe, en las bases de Sunchales y Rafaela, en Santo Tomé y en Rosario. En la provincia de Buenos Aires, en San Pedro, en Campana, en Colegiales, en base Retiro, Midland y Ensenada.
- 22.4 Están asociados estratégicamente con Nuevo Central Argentino en la faz operativa para brindar a los clientes el servicio multimodal.
- 22.5 Como proveedor de servicios de Nuevo Central Argentino hemos tenido un desarrollo vertiginoso. Lo que requirió invertir en maquinarias, para lo cual contamos con el apoyo de NCA.
- 22.6 El servicio de transporte brindado por NCA brinda a sus clientes, seriedad y seguridad. Lo que ha volcado a este medio a una parte muy importante de las cargas masivas de dicho corredor.
- 22.7 Han realizado inversiones en equipos, maquinarias y seguridad. Se han convertido estaciones prácticamente abandonadas en bases operativas, respetando la ecología, la costumbre de los pueblos, y priorizando la seguridad del personal que desempeña tareas y los habitantes del lugar.
- 22.8 Consideran que el cierre de la renegociación de CNA con el Estado posibilitará a las empresas operadoras vinculadas a ella, tener una mayor seguridad jurídica brindando un servicio acorde al sector, seguir creciendo en la actividad, realizar inversiones y generar puestos de trabajo.

Expuso seguidamente el **Ferroviario Club Central Argentino**, representado por el señor **José Luis Ciancia**, quien afirmó:

- 23.1 Creen que la preservación ferroviaria se ha visto afectada en los últimos años positivamente, y esto ha sido, en parte, gracias al accionar de NCA.
- 23.2 Efectúan trabajos de restauración dentro del Complejo Industrial Ferroviario Pérez, se ha restaurado, y puesta en marcha de la locomotora N° 191, "La Emperatriz", la locomotora presidencial argentina.
- 23.3 La locomotora "Córdoba", que fue la primera que inauguró el servicio, concretamente, en la línea Rosario-Córdoba, se ha perdido.
- 23.4 Ni las empresas británicas ni la administración estatal, tuvieron una política de preservación ferroviaria buena. Lo que fue malo con la administración británica fue peor con la administración nacional.
- 23.5 Esta situación está cambiando. Nuestra Asociación, reconocen el sostenido vigor con que NCA nos está ayudando en esta empresa que hemos emprendido.
- 23.6 El compromiso que NCA ha demostrado en el apoyo a las actividades históricas ha dado resultados palpables. Debe quedar claro que sin esa participación de NCA y de su personal no hubiera sido posible el rescate de equipos.
- 23.7 NCA tiene iniciativas propias de restauración y de preservación. Varios vagones verdaderas reliquias han sido ya restaurados por NCA.
- 23.8 NCA tiene un perfil bajo en esta materia. Nosotros creemos que toda esta actividad tiene que ser publicitada, explicitada, para que sea copiada por las otras empresas.

Tomó la palabra a continuación el representante de **Cotagro Cooperativa Agropecuaria Limitada**, señor **Jorge Emilio Bossio**, quien expresó:



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 24.1 Nuestra Cooperativa fue fundada en 1944. Cuenta con 650 asociados, y está ubicada en General Cabrera, provincia de Córdoba en la ruta nacional N° 158.
- 24.2 Entre las principales actividades, están el acopio de granos 250 mil toneladas y la exportación de 20.000 toneladas de maní de confitería.
- 24.3 Con Ferrocarriles Argentinos era prácticamente inviable conseguir un operativo para que transportase nuestras cargas. Generalmente, las pérdidas para los cargadores eran sumamente importantes, porque a veces entrábamos en incumplimiento de contrato, además de la problemática de calidad.
- 24.4 Luego de la concesión al Nuevo Central Argentino, nuestra cooperativa carga regularmente desde General Cabrera, General Deheza, Las Perdices, en todos los períodos del año.
- 24.5 Nuestra cooperativa, hizo, inversiones, para que estar acorde con el servicio que presta el NCA, cuando NCA indica cuándo llega un tren y cuándo lo retira, siempre se cumple.
- 24.6 NCA instaló un sistema multimodal en la localidad de Las Perdices, así pudimos solucionar un problema que teníamos para transportar la mercadería al puerto de Buenos Aires.
- 24.7 Esto trajo múltiples beneficios, porque el 95 por ciento del maní se produce en la provincia de Córdoba. Es un producto que va directamente al consumo humano, no puede tener los tratamientos de trasbordo.
- 24.8 La consolidación en origen ofrece mayor seguridad y comodidad, para nada comparable con lo que ocurría anteriormente.
- 24.9 El sector manicero tuvo una inspección de la Unión Europea, y elogiaron el sistema de carga, y este elogio lo quiero trasladar al Nuevo Central Argentino y su forma multimodal que instaló en la localidad de Perdices.
- 24.10 Las tarifas elaboradas, se ajustan claramente a la realidad, se elaboran con criterio y realmente no tenemos dificultades con respecto a lo que nos están aplicando para nuestras cargas.

A continuación expuso el Sr. **Cristo Mirjanovich**, como particular interesado, quien manifestó que:

- 25.1 Ser empresario vinculado a Ferrocarriles desde 1970. Actividad principal: productor minero en la rama áridos viales, balasto para ferrocarriles y operador de fletes y servicios ferroviarios.
- 25.2 Explotan una cantera que fue propiedad del Ferrocarril Bartolomé Mitre. Con la ayuda recibida en vías y durmientes, construimos un desvío a pocos metros de la cantera, entre Los Cóndores y Berrotarán. Proveemos de balasto a Ferrocarriles Argentinos, 500.000 a 600.000 toneladas anuales, para luego pasar a ser el tercer tomador de flete, después de YPF y Somisa.
- 25.3 Con la privatización se eliminaron las compras centralizadas y anuales, nuestra actividad como proveedores de balasto y tomadores de flete cayó en más del 60 por ciento.
- 25.4 La privatización nos ha perjudicado, pero tenemos que reconocer que ha beneficiado a muchos. Mis colegas han podido participar con la venta de balasto y la toma de servicios de fletes para empresas viales, como antes no podían hacerlo.
- 25.5 Otras empresas como cooperativas agrarias, acopiadores de cereales, etcétera, que antes no eran debidamente atendidos, hoy se ven haciendo grandes complejos de silos y otros centros de transferencias de granos sobre las líneas del ferrocarril, en especial esta línea NCA, lo que demuestra, la apoyatura de esta empresa al desarrollo del agro.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 25.6 NCA ha puesto en actividad, su puerto Terminal de concentración y transferencias de áridos para Rosario y su zona, ubicado en la localidad de Pérez, en las cercanías de Rosario. Su inversión ha sido considerable.
- 25.7 El consignatario de la piedra puede descargar día y noche, domingos y feriados, en tan solo tres horas lo que antes hacía en 15 ó 20 horas diurnas.
- 25.8 El paso a la privatización de este servicio ha sido positivo. No obstante, siempre es necesario su mejoramiento continuo. El país crece y las empresas deben acompañar su crecimiento. Volver atrás como empresas estatales sería desde mi punto de vista un retroceso.
- 25.9 Esta línea no está en manos de capitales extranjeros ni multinacionales ni empresarios oportunistas, sino que se trata de una empresa netamente nacional, con reconocida trayectoria industrial, nacida en un sector del interior con un amplio sentido y consenso social. Restarle confianza y apoyo en este emprendimiento ferroviario es quitarle a estos y a otros empresarios argentinos la confianza de ser partícipes de su identidad nacional.

Seguidamente tomó la palabra el representante de **Buratovich Hnos. S.A.**, señor **José Antonio Buratovich**, quien sostuvo que:

- 26.1 Buratovich Hnos. S.A. reside en Arrecifes, provincia de Buenos Aires, y nos dedicamos desde hace muchos años al acopio de cereales. Desde sus comienzos, su medio de transporte fue el ferrocarril. En esa época el Central Argentino.
- 26.2 A fines de las décadas del 40 y del 50 y con la estatización del ferrocarril comienzan los inconvenientes en el suministro de vagones y en la eficiencia del servicio.
- 26.3 La Ley N° 19.076 promueve la construcción de plantas en terrenos ferroviarios mediante la cesión de terrenos y la obligación de parte de los usuarios de que el transporte del 75 por ciento deba ser realizado por el ferrocarril.
- 26.4 En la práctica cambia muy poco la situación, porque esta obligación caduca una vez transcurridos treinta días de la anotación de los pedidos, los cuales normalmente no son provistos o lo son muy deficientemente.
- 26.5 A partir del año 1993 comienza la concesión de ramales y corresponde la estación de Arrecifes a Nuevo Central Argentino. Así comienza una creciente y fructífera relación comercial y de tráfico que se prolonga hasta el presente. Se realizan inversiones de ambas partes lo cual ha transformado nuestra estación en una verdadera Terminal.
- 26.6 Entre nosotros y NCA se ha conformado una verdadera alianza estratégica en una relación ganar-ganar donde NCA cumple con gran eficiencia la tarea operativa y nuestra empresa suministra la carga y descarga con la mayor celeridad posible.
- 26.7 NCA ha conformado a través de estos años una empresa nacional con capitales privados y a propio riesgo, con un destacado grupo humano que tiene una visión con la cual nos sentimos muy identificados.

Seguidamente expuso por la **Cooperativa de Trabajo Ferroviaria Taller Pérez Limitada**, el señor **Rodolfo Ghelfi**.

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



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 27.2 La cooperativa de trabajo estaba y está constituida por personal obrero, técnico y profesional de talleres Pérez, que está localizado en la ciudad homónima de la provincia de Santa Fe.
- 27.3 Hemos obtenido el reconocimiento como uno de los más calificados reparadores y fabricantes de material rodante. Dicho logro no hubiera sido posible sin el apoyo y la confianza brindados por la empresa Nuevo Central Argentino.
- 27.4 Han reparado y reconstruido 590 motores de tracción de locomotoras diesel eléctricas; 70 generadores principales; 41 compresores; motores diesel, 418 reguladores de velocidad 7650 procesamientos de pares montaros, y elementos menores. Se ha reparado locomotoras GAIA, reconstruido y rehabilitado cinco locomotoras General Motors GT 22 CW, en estado de chatarra, detenidas desde hace mucho tiempo y desprovistas de materiales.
- Y lo loable es que NCA financió toda la obra de recuperación de dichas locomotoras.
- 27.5 Han incursionado en la fabricación de 30 vagones portacontenedores de nuestro diseño y con nuestra ingeniería.
- 27.6 Se ha ampliado la fuente de trabajo a 150 familias más y a un importante número de pymes. Y todo esto lo posibilita NCA.
- 27.7 El Estado nacional debiera diseñar y adoptar las medidas y disposiciones necesarias, tendientes a incrementar la participación del modo de transporte ferroviario, mejorando en ese sentido la competitividad
- 27.8 Les parece un acto de justicia que NCA continúe con su concesión, y sabemos que va a tener mucho más éxito del que ha tenido hasta ahora, porque es una de las pocas empresas que ha aportado mucho para lo que es el producto argentino.

Como siguiente orador expuso la **Asociación de Cooperativas Argentinas Cooperativa Ltda.**, representada por el señor **Juan Carlos Martínez**, quien sostuvo que:

- 28.1 La Asociación de Cooperativas Argentinas, que es una federación de cooperativas nacida en el año 1922 coordina la comercialización y logística derivada del acopio de granos en más de 160 cooperativas.
- 28.2 Nos hace un fuerte demandante de logística en general y de los servicios ferroviarios en particular, que lo hacemos a través de instalaciones en 26 localidades del país.
- 28.3 El comercio de granos tiene entre sus debilidades la infraestructura de la que dispone el país para encarar la administración de estos volúmenes crecientes.
- 28.4 Las deficiencias de rutas disponibles para el transporte eficiente de granos, generando un colapso en la época de transporte de granos:
- 28.5 El desarrollo de un esquema equilibrado entre desarrollo de ferrocarril y los demás modos de transporte de granos es imprescindible.
- 28.6 El desarrollo de ferrocarriles debe ser eficiente. Contar con previsibilidad, capacidad de planificación, agilidad, seguridad y economicidad. Entendemos que estos aspectos son ampliamente cubiertos por NCA. Parecen lejanos aquellos tiempos donde no se sabía cuándo se asignaban los trenes, no se sabía cuándo se terminaban de cargar.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 28.7 Este proceso fue producto de una coordinación permanente entre el NCA y sus usuarios, logrando esa previsibilidad. Fue producto de un plan de inversiones entre el ferrocarril y los usuarios, logrado los estándares de seguridad que reclamábamos.
- 28.8 Este es un proceso que no está agotado. No se puede interrumpir este servicio que hoy presta el NCA; ello sería letal para los intereses de la economía en general, por lo que nuestra entidad augura que se llegue a feliz término en este proceso de renegociación con NCA.

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

- 29.1 No es de su interés la obstaculización del progreso del transporte ferroviario de cargas.
- 29.2 Alerta por las graves consecuencias que aparejaría para nuestros trabajadores la continuidad de los procesos de renegociación en la línea de pensamiento que inauguró la UNIREN.
- 29.3 La renegociación se manejó exclusivamente con criterios técnicos y económicos de cuatro grupos de personas, que por sus intereses propios o formación profesional sólo han podido ver la cara de la moneda correspondiente al negocio ferroviario: la empresa concesionaria, con su lógica parcialidad; la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, integrada por técnicos ferroviarios cuya mayoría pertenecieron al plantel de Ferrocarriles Argentinos; la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, cuyos integrantes en parte son técnicos ferroviarios de la planta de Ferrocarriles Argentinos, y en parte funcionarios políticos del sector ferroviario, y esta Unidad de Renegociación, sin competencia específica sobre los problemas sectoriales del transporte.
- 29.4 El resultado plasmado en la Carta de Entendimiento que favorece de un modo muy injustificado a la empresa concesionaria, y la UNIREN no se ha detenido a meditar en cómo esta renegociación puede afectar a las cuatrocientas mil familias de trabajadores camioneros.
- 29.5 Compartimos poner en marcha al transporte de pasajeros y cargas por ferrocarril, pero no pueden extremar el logro de estos objetivos si con ello provocan un mal mayor para la sociedad argentina.
- 29.6 Hay algunas "verdades única ferroviaria", como el razonamiento que sostiene que cuantas más inversiones estatales se destinen al transporte ferroviario de cargas, tendremos fletes cada vez más baratos, mejoraremos la competitividad.
- 29.7 Si la inversión en infraestructura ferroviaria con fondos estatales reemplaza a la inversión que debe realizar el concesionario con su propio dinero, no se mejora la inversión Argentina sino que se le regala ilegal e inexplicablemente esta inversión, en un procedimiento además poco transparente y sin ninguna contraprestación lo que sería ilegal.
- 29.8 La obtención de precios competitivos en las tarifas de transporte ferroviario son esperables, pero su depresión a niveles de disfuncionalidad del sistema de transporte terrestre por camión, sino que provocará un serio problema social y económico, en el sustento e inclusión de parte de los trabajadores camioneros.
- 29.9 La aplicación irrazonable de un ideal político en principio es válido. No es posible que la empresa NCA, mientras incumplió sus propios compromisos de inversión, reitera la falacia, consistente en sostener que el verdadero problema de su déficit operativo y desinversión habría sido la competencia desleal del sector automotor, que señalan como irregular y de no aportar al sostenimiento de la infraestructura que utiliza.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 29.10 A estos concesionarios ferroviarios y a estos funcionarios estatales, habremos de recordarles que el sector del auto transporte de cargas es el que consume más del 60 por ciento del gasoil del país, cuyo ITC es 15 centavos por litro de 20,2 % sobre el precio de venta, que va a un fondo fiduciario por más de mil millones de pesos que financia las rutas, el transporte urbano de pasajeros e incluso al transporte metropolitano ferroviario.
- 29.11 El sector paga casi un 40 por ciento de impuestos al comprar cada vehículo automotor, lo mismo al comprar neumáticos y lubricantes. Paga un doble impuesto al capital: el impuesto al capital de las sociedades y las patentes municipales, IVA, ganancias, previsión social, etcétera.
- 29.12 En un informe emitido por la Fundación FIEL, dictaminó que el transporte por automotor de carga es el sector económico argentino que más tributa medido en relación a su participación porcentual en el PBI.
- 29.13 La concesionaria dice que han deprimido voluntariamente la tarifa al canjear con sus clientes contratos de flete a largo plazo por importantes descuentos a cambio de obras que ellos mismos debían hacer con su propio dinero. Y que la tarifa en todo el período de desinversión, años 1992-2002, fue más de un 50 por ciento inferior a la del camión.
- 29.13 Están inscriptos en el Registro Único del Transporte Automotor, RUTA, a más de 300.000 vehículos y 106.000 empresas operadoras de carga por automotor.
- 29.14 Instamos a las autoridades de la UNIREN a que revelen sus posturas equivocadas y ampliando su grado de visión y de razonamiento nos incluyan como un sector importante en esta discusión y no perjudiquen a más de 450.000 familias de trabajadores camioneros.
- 29.15 No puede negarse la inversión estatal en infraestructura ferroviaria, pero no se acepta que esta inversión se destine al beneficio personal de empresarios como lo hace la UNIREN en su Carta de Entendimiento, so pretexto de cumplir altos intereses políticos y sociales.
- 29.16 Con fecha 30 de abril de 2002 NCA hace su primera propuesta de renegociación, ampliada en noviembre de 2002, y pide nuevos beneficios el 5 de agosto de 2003; hace lo mismo en septiembre de 2003. Vemos cuanto más pasa el tiempo la concesionaria pide más y nuevos beneficios, y los funcionarios aceptan invariablemente con su visión ferroviaria creyendo que no tendrá responsabilidad por lo que están haciendo.
- 29.17 Haremos el esfuerzo junto con el gobierno nacional, pero ello no significa que debemos aceptar que se beneficie tan injustificadamente a empresas concesionarias que han practicado, siguen e intentan seguir practicando dumping contra nuestro sector.
- 29.18 En el período 1998/2004 se han producido la cantidad de 34 auditorías de la Auditoría General de la Nación, cuyo denominador común es el señalamiento de fallas y defectos graves y reiterados en el control de las concesionarias por parte de Ministerios, Secretarías y entes de control.
- 29.19 Dos principios son rectores del actuar republicano además de la transparencia en los actos de gobierno, que son el de idoneidad y responsabilidad en sus funcionarios. No se puede verificar el cumplimiento de ninguno de estos principios, los informes no se encuentran firmados por quienes los elaboraron.
- 29.20 Por otra parte, todas estas reparticiones han actuado con información sin auditar de ningún modo provistas por la propia empresa concesionaria interesada.
- 29.21 Un ejemplo: A fojas 7 del segundo informe de la CNRT el organismo que supuestamente debe controlar y dictaminar sobre el grado de cumplimiento del contrato dice: "Resulta oportuno señalar



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- que todos los datos sobre inversiones físicas corresponden a información suministrada por el concesionario la que oportunamente no fue posible corroborar en el sitio en cuanto a su totalidad en cantidad y calidad, dada la extensión del Sistema Ferroviario Nacional concesionado y la modalidad, dado que las inspecciones realizadas, han sido y lo son, por excepción.
- 29.22 Propone para regularizar esta renegociación, que vuelvan todos los informes a las áreas técnicas de origen para que sean firmados por los funcionarios responsables.
- 29.23 No pueden desconocer los funcionarios renegociadores que la depresión de las tarifas que sufrimos hasta el 2002 los trabajadores camioneros fue provocada en gran medida por los concesionarios ferroviarios, que utilizaron la multimillonaria inversión estatal gratuita en el ferrocarril para bajar el precio de sus commodities internacionales y eliminar a su propia competencia industrial.
- 29.24 ¿Cómo pueden desconocer los funcionarios que el pobre rendimiento empresarial, y consecuente desinversión, se produjo porque la tarifa del transporte ferroviario se usó para hacer dumping, o para compensar inversiones propias a cambio de descuentos tarifarios, como reconoce en todo el expediente NCA?
- 29.25 Tuvieron que sufrir una crisis como la del año 2002, donde las empresas madres de estos holdings les "soltaron la mano" a sus subsidiarias de transporte, para que estas empresas de ferrocarriles de cargas se dediquen verdaderamente al negocio del transporte.
- 29.26 A partir del año 2002 y hasta la fecha, estas empresas que ahora están renegociando, duplicaron y más sus tarifas, Y ahora que son verdaderamente rentables, en vez de invertir, van por más, y piden inversiones estatales.
- 29.27 Proponen: Agregar una cláusula respecto de que en ningún caso y bajo ningún concepto las empresas concesionarias de ferrocarriles de cargas recibirán subsidios o compensaciones económicas operativas o de infraestructura por parte del Estado Nacional; Funcionalizar la actuación del director de la concesionaria designado en representación del Estado Nacional; darle funciones amplias de control y acceso a la información; implantar un régimen sancionatorio ejecutorio, con limitación recursiva para el concesionario.
- 29.28 La resolución del recurso jerárquico agota instancia y hace ejecutables las sanciones impuestas, con recurso judicial sólo procedente previo pago de la multa. Al a régimen aplicable al transporte por automotor de cargas y pasajeros.
- 29.29 Aprobándose en un plazo perentorio un manual de procedimientos sobre auditoria real de las concesiones.
- 29.30 Debe intervenir la CNRT y/o la Auditoría General de la Nación en la elaboración de los inventarios, previo a la firma del acta acuerdo de renegociación integral.
- 29.31 Agregar un régimen de fomento del intermodalismo, y adicionar la prohibición expresa para las concesionarias ferroviarias de efectuar por sí o por intermedio de empresas vinculadas, servicio de transporte por automotor de cargas.
- 29.32 Elevar la inversión del 10,5 por ciento al 20 por ciento.
- 29.33 Elevar el canon al 5 por ciento, en el presente plan quinquenal.
- 29.34 Reformular la Tasa Interna de Retorno, calculada en el 16 por ciento. Es escandaloso que se pretenda entregar un negocio sin ningún riesgo empresario, con una tasa de retorno calculada al 16 por ciento.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

- 29.35 Estudios de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales –FLACSO -, una tasa comparativa de retorno para negocios de este tipo, internacionalmente jamás debe superar el 7 por ciento.
- 29.36 En el año 1992, la Tasa de Retorno de la licitación fue calculada en el 8 por ciento. Es impensable que como país tengamos una regresión a la época de la privatización de ENTEL. Establecer que una suma igual a toda la inversión o gasto en mantenimiento ejecutada en la infraestructura ferroviaria concesionaria con fondos del Estado deberá ser invertida por la concesionaria.
- 29.37 Eliminar el límite superior tarifario, y elevar el límite inferior tarifario a valores de sustentabilidad operativa en el transporte de cargas automotor.
- 29.38 No tenemos miedo a la sana competencia del transporte intermodal, mientras sea sana y no intervenida por intereses económicos concentrados.

Se procedió a llamar al expositor que correspondía hablar de acuerdo a la Orden del Día, señor **Antonio Guillermo Luna**, como particular interesado, quien no se encontraba en la sala.

Tomó la palabra entonces, el señor **Agustín Clemente Special**, como particular interesado, y sostuvo que:

- 30.1 Como miembro del Sindicato de La Fraternidad, se hace presente en esta Audiencia Pública para manifestar el apoyo a la renegociación del contrato de la empresa Nuevo Central Argentino.
- 30.2 En la primera etapa de la privatización, nosotros éramos 160 conductores; hoy somos más de 300.
- 30.3 La empresa como Nuevo Central Argentino, que está funcionando como lo está haciendo, rescatando un ferrocarril que en su etapa estatal venía derrumbándose día a día, para nosotros casi diría que es una obligación venir a darle nuestro apoyo.

El señor **Diputado Héctor Teodoro Polino**, hizo llegar una nota a la UNIREN diciendo que se iba a presentar como orador, si bien había estado previamente anotado como participante de la Audiencia sin solicitar exponer. Fue llamado a tales fines y no se encontraba en la sala.

Tomó entonces la palabra la **Sociedad de Acopiadores de Granos de la Provincia de Córdoba**, representada por el señor **Juan Carlos Giraudo**, quien manifestó:

- 31.1 La Institución que represento, en la provincia de Córdoba, cuenta con la experiencia de cuarenta años de actividad en el asesoramiento y representatividad de todo el acopio de la provincia.
- 31.2 Esta fue una de las instituciones que conformó, apoyó e integró en el inicio la concepción privatizadora que en los años 90 se inició. Es más, comprometió a NCA todo el poder de carga que la provincia de Córdoba tiene. Por lo tanto, somos parte de la familia del NCA.
- 31.3 La provincia de Córdoba rebaja impuestos para compensar la diferencia entre una provincia con un flete corto a puerto y la nuestra, con un flete largo, cuyo promedio está en los 350 y 400 kilómetros.
- 31.4 La alta tarifa o por lo menos la pretensión de alta tarifa, donde evidentemente se trabaja para seis meses y la diferencia entre eso y las tarifas que ofrece NCA da la posibilidad de que nuestro sector tenga concretamente una mejor rentabilidad.
- 31.5 La necesidad del ferrocarril en la provincia de Córdoba es prioritaria.
- 31.6 El sistema de transporte por camiones está en crisis; no hay renovación, no hay créditos blandos ni nada. Y NCA, no con tarifas espurias ni nada parecido sino con costos reales ha podido ir



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

avanzando y prestando un servicio de excelencia, por lo menos para lo que teníamos antes de los años de la privatización.

- 31.7 La provincia de Córdoba, según estadísticas incrementó un 64 por ciento la producción, y concretamente somos los primeros sojeros del país. La soja este año nos ha dado casi 13 millones de toneladas.
- 31.8 Todo este complejo de producción de la provincia de Córdoba requiere apoyo respecto de la logística del transporte a puertos.
- 31.9 Yo diría que el sector transporte camionero, siempre ha estado subvencionado. En la actividad privada nosotros nunca pedimos que se nos regale, pero sí pedimos que se nos apoye.
- 31.10 Entiende que tiene que haber un concepto de defensa de la producción y de los commodities de tal manera que se conviva con todo el servicio camionero. No se puede trabajar seis meses en el año y pretender tener rentabilidad: hay que trabajar doce meses.
- 31.11 Debemos tener una logística de transporte que achique los números por el hecho de estar tan lejos del puerto. Tenemos que seguir llevando los productos a Bahía Blanca, a Rosario, y entonces debemos contar con el apoyo del gobierno nacional en esta tarea.

Se procedió a un segundo llamado del señor **Diputado Héctor Polino**, quien no se encontraba presente en la sala.

Seguidamente, se llamó a exponer al señor **Antonio Guillermo Luna**, quien manifestó pertenecer al **Sindicato La Fraternidad**, y ser Secretario de Política Ferroviaria del mismo, y expresó:

- 32.1 Nadie se acuerda de la Ley N° 23.696. que a nosotros los ferroviarios nos costó cien mil cesantes, 47 días de lucha y no tuvimos un solo sindicato ni un solo compañero de otra actividad que nos viniera a defender.
- 32.2 Las concesionarias ferroviarias fueron concesionadas a capitales argentinos directamente, en su gran mayoría. Una empresa que empezó con 198 trabajadores transportando 3.500.000 toneladas en el año 92 ó 93, que en el año 2000 llegó a las 5.200.000 toneladas, y en el año 2004 cerró un ejercicio con 8.300.000 toneladas e incorporó 150 conductores más.
- 32.3 Se le tiene que dar la seguridad jurídica a las empresas ferroviarias y que, por lo tanto, nosotros podamos seguir manteniendo el trabajo y nos mejoren los salarios, que nos bajen las horas de jornada.
- 32.4 La UNIREN tiene la obligación de renovar los contratos porque no hay otro modo de quién vaya a explotar los servicios ferroviarios, y es cierto que en Buenos Aires el servicio ferroviario está subsidiado. El transporte automotor también recibe subsidios.
- 32.5 Las veinte millones de toneladas que se transportaron por ferrocarril pagaron impuesto, porque se hace boleto. Antiguamente no sé si todos los otros transportes podían facturar como facturan las empresas ferroviarias.
- 32.6 Tenemos muchos defectos y tenemos muchas diferencias con las empresas ferroviarias, especialmente con las de carga, porque nosotros entendemos que por la vía que salen las riquezas de nuestro país y en donde se recauda.
- 32.7 En todos los lugares del mundo, señores, el tren es subsidiado por el Estado nacional. Somos muy pocos los países que tenemos los trenes concesionados.



Unidad de Renegociación y Análisis
de Contratos de Servicios Públicos

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

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

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 14:30.**