

INFORME DEL DOCUMENTO DE

CONSULTA

1. Introducción

Con el fin de garantizar una adecuada, efectiva y veraz participación de los usuarios y consumidores así como la transparencia del procedimiento de revisión llevado a cabo, la Secretaría de Transporte valoró como oportuno instrumentar el mecanismo de Documento de Consulta con carácter previo a la aprobación de la adecuación de la Addenda al Contrato de Concesión, a través de la implementación de la Resolución ST N° 152/00.

En el marco de dicho procedimiento, se envió copia del informe técnico y económico a los municipios del área metropolitana de Buenos Aires, asociaciones de usuarios, organismos técnicos y académicos, comisiones de transportes y bicameral del Congreso de la Nación y las defensorías del pueblo de la Nación y la ciudad de Buenos Aires.

Adicionalmente, el texto de la adecuación de la Addenda y todos los Anexos elaborados durante el proceso de revisión fueron publicados en Internet.

Las consultas fueron recibidas a través de la mesa de entrada de la Secretaría de Transporte y de una dirección de correo electrónico habilitada especialmente. Se recibieron 29 presentaciones en total, conteniendo 86 consultas. Todas las consultas fueron procesadas y analizadas, a fin de evaluar su pertinencia.

Sobre la base de las consultas se realizó un detallado proceso de revisión y ajuste de la documentación del proyecto de modificación. Este proceso abarcó cambios en aspectos técnicos, económicos y legales, siendo las principales modificaciones las siguientes:

1. Inclusión de cláusulas en el Régimen de Contratación que favorezcan la participación de la industria nacional.
2. Adecuación del régimen sancionatorio.
3. Adecuación del régimen de incrementos tarifarios.

2. Elaboración del Documento de Consulta

El día 23 de Noviembre de 2000 se firmó la Resolución ST N° 152/00 por medio de la cual se implementa el mecanismo de Documento de Consulta como procedimiento "ad hoc", previo a la aprobación de la adecuación de la ADDENDA al Contrato de Concesión para la prestación de los Servicios de Transporte Público Ferroviario de Pasajeros de la Línea Metropolitana BELGRANO NORTE, aprobada por Decreto N° 1417 del 26 de noviembre de 1999, con el fin de tratar los documentos elaborados y que fueron integrados a la citada resolución.

La documentación anexa a la Resolución ST N° 152/00 está constituida por:

- a. ANEXO 1 - Revisión de la Addenda aprobada por Decreto N° 1417/99: Aspectos Técnicos y Económicos.
- b. Anexo 2 - Comparación entre la Addenda aprobada por Decreto N° 1417/99 y la Adecuación Objeto de Consulta.

A fin de difundir el Documento de Consulta y la documentación vinculada al mismo, se realizó su publicación en la red Internet, en la página de la Secretaría de Transporte:

HTTP: // WWW.mecon.gov.ar/transporte.htm

La información del Contrato de Concesión original, y las modificaciones introducidas a través de la Addenda aprobada por el Decreto 1417/99 fueron puestas a disposición para su consulta en la sede de la Secretaría de Transporte.

Por medio de la Resolución ST N° 152/00 se estableció las DIECIOCHO (18:00) horas del día 4 de diciembre de 2000 como plazo límite para consultar la documentación de que se trata en la sede de la SECRETARIA DE TRANSPORTE: Hipólito Yrigoyen 250, piso 12, oficina 1212, Capital Federal, de lunes a viernes, de 12 a 18 horas.

Asimismo, por medio de la misma resolución, se estableció las DIECIOCHO (18:00) horas del día 13 de diciembre de 2000 la fecha límite de recepción de las presentaciones que los interesados deseen efectuar con motivo del conocimiento del Documento de Consulta aprobado por la Resolución S. T. N° 152/2000.

Los medios puestos a disposición para presentar las consultas fueron:

- a) por escrito, en Hipólito Yrigoyen 250, piso 12, Oficina 1212, Capital Federal.
- b) por correo electrónico, a la dirección: dc_ferrovias@mecon.gov.ar

Con el fin de garantizar la transparencia del procedimiento de revisión llevado a cabo, las citadas resoluciones y el mencionado documento se llevó al

conocimiento, no sólo de sectores particularmente interesados, sino también del público en general.

El Documento de Consulta fue remitido a:

COMISION BICAMERAL DE REFORMA DEL ESTADO Y SEGUIMIENTO DE LAS PRIVATIZACIONES del HONORABLE CONGRESO DE LA NACION

COMISION DE TRANSPORTES DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

COMISION DE TRANSPORTES DE LA HONORABLE CAMARA DE SENADORES DE LA NACION

DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA NACION

DEFENSORIA DEL PUEBLO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

FACULTAD DE INGENIERIA DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERIA CIVIL

CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

MUNICIPIO de VICENTE LOPEZ

MUNICIPIO de SAN ISIDRO

MUNICIPIO de SAN MARTIN

MUNICIPIO de TIGRE

MUNICIPIO de SAN MIGUEL

MUNICIPIO de MALVINAS ARGENTINAS

MUNICIPIO de PILAR

ACCION DEL CONSUMIDOR,

COMITE DEL CONSUMIDOR,

UNION DE USUARIOS Y CONSUMIDORES,

UNION DE CONSUMIDORES DE ARGENTINA,

CONSUMIDORES LIBRES COOPERATIVA LIMITADA DE PROVISION DE SERVICIOS DE ACCION COMUNITARIA,

ASOCIACION DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DE ARGENTINA,

CONSUMIDORES ACTIVOS,

ASOCIACION CIVIL CRUZADA CIVICA PARA LA DEFENSA DE
CONSUMIDORES Y USUARIOS DE SERVICIOS PUBLICOS,

CONSUMIDORES ARGENTINOS,

DEFENSA DE USUARIOS Y CONSUMIDORES,

CENTRO DE EDUCACION AL CONSUMIDOR,

ASOCIACION PROTECCION CONSUMIDORES DEL MERCOSUR

RED POR LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

El día 22 de Noviembre de 2000, la asociación RED POR LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD retiró, de la sede de la Secretaría de Transporte, copia de los documentos relacionados con la renegociación, incluyendo el texto del proyecto de Addenda, sus Anexos y Adjuntos.

3. Proceso de recepción de consultas

a. A través de la dirección de correo electrónico

Durante el período habilitado para la recepción de consultas se recibieron 24 presentaciones, de las cuales 23 fueron realizadas por Asociaciones de Usuarios, Sociedades de Fomento, Centros Cívicos y Asociaciones Civiles, y Cámaras de empresarios e industriales, mientras que la presentación restante fue realizada por la Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina.

A través de estas 24 presentaciones se formularon 49 consultas. A continuación se indican los temas en que dichas consultas pueden ser agrupadas, y la cantidad de consultas que corresponden a cada uno de los temas:

Tema de las consultas	Cantidad
Solicitud de Audiencia Pública	23
Prórroga del Documento de Consulta.	-
Anulación del procedimiento de Documento de Consulta	23
Integración Nacional / Transparencia	3
Participación de la CNRT	-
Solicitud de precisiones y comentarios acerca de:	-
Obras relacionadas con Pasos a Nivel y a Distinto Nivel	-

Tema de las consultas	Cantidad
Plan de Transporte	-
Situación Legal	-
Obras de infraestructura	-
Régimen sancionatorio / Gestión de calidad de servicio	-
Tarifas / Ingresos / Demanda del Concesionario	-
Otros	-
Total	49

Todas las consultas formuladas a través de la dirección de correo electrónico, especialmente habilitada para este procedimiento de consulta fueron contestadas por la Secretaría de Transporte. En el Anexo 1 de este informe se incluyen copia de todas las consultas recibidas y sus respectivas respuestas.

b. A través de mesa de entradas de la Secretaría de Transporte

Durante el período habilitado para la recepción de consultas se recibieron 5 presentaciones, ninguna de las cuales fue realizada por usuarios particulares. Estas presentaciones fueron realizadas por la Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Defensoría del Pueblo de la Nación, la Cámara de Industriales Ferroviarios, el Centro Argentino de Ingenieros y la Municipalidad de Malvinas Argentinas.

A través de estas 5 presentaciones se formularon 37 consultas. A continuación se indican los temas en que dichas consultas pueden ser agrupadas, y la cantidad de consultas que corresponden a cada uno de los temas:

Tema de las consultas	Cantidad
Solicitud de Audiencia Pública	1
Prórroga del Documento de Consulta.	2
Anulación del procedimiento de Documento de Consulta	-
Integración Nacional / Transparencia	3
Participación de la CNRT	3
Solicitud de precisiones y comentarios acerca de:	26
Obras relacionadas con Pasos a Nivel y a Distinto Nivel	2
Plan de Transporte	1
Situación Legal	9
Obras de infraestructura	6
Régimen sancionatorio / Gestión de calidad de servicio	1
Tarifas / Ingresos / Demanda del Concesionario	7
Otros	2
Total	37

En el tema "Otros" se incluyeron las siguientes 2 consultas:

1. Explicitar el monto, tasa de interés y plazo de pago de la deuda que el Estado mantiene con el Concesionario.
2. Explicitar cómo y cuándo se pagan las deudas que el concesionario mantiene con el concedente en concepto de multas.

Todas las consultas formuladas por escrito a la Secretaría de Transporte fueron tenidas en cuenta en el proceso de ajuste de la documentación del proyecto de modificación de la Addenda propuesta. En el Anexo 2 de este informe se incluyen copia de todas las consultas recibidas.

4. Proceso de ajuste del proyecto de Addenda

La totalidad de las presentaciones y consultas formuladas fueron tenidas en cuenta por parte de la Secretaría de Transporte durante el proceso de identificación de las falencias que debían corregirse en los documentos propuestos.

Así es como se definieron los siguientes aspectos que debían ser mejorados, clarificados o incluidos en la revisión de la Addenda propuesta:

1. Componente Nacional. Transparencia en las licitaciones.
2. Penalidades por falla de los equipos de aire acondicionado.
3. Especificaciones técnicas referidas a los equipos de aire acondicionado.
4. Adecuación del régimen de incrementos tarifarios.

A continuación se presenta una breve descripción de las modificaciones introducidas en cada uno de estos temas, como resultado del proceso de Documento de Consulta.

1. Componente Nacional. Transparencia en las licitaciones

En el Artículo 2 del Régimen de Contratación se incorporaron las siguientes modificaciones:

COMPONENTE NACIONAL: El Concesionario deberá incluir en los Pliegos de Condiciones Particulares, a los fines de la valoración de las ofertas y de la adjudicación, la necesaria participación del componente nacional.

El plazo de anticipación con que se realizará la publicación del llamado a licitación, con relación a la fecha límite de presentación de ofertas, será de CUARENTA Y CINCO (45) días corridos para contrataciones inferiores a PESOS CINCO MILLONES (\$ 5.000.000). Cuando el monto supere dicha cantidad, el plazo será de SESENTA (60) días corridos.

La información mínima que dicha publicación deberá contener será: Objeto del Llamado, Precio de Adquisición del Pliego, Presupuesto Oficial, Lugar y Período de Consulta de Pliegos, Lugar y Fecha de Apertura de Ofertas.

Esta publicación deberá realizarse en un diario de gran volumen de venta, el Boletín Oficial y la página web. El período de publicación en los medios impresos será de no menos de DOS (2) días en el Boletín Oficial y TRES (3) días en un periódico nacional de circulación masiva.

Específicamente deberá preverse que en los casos que las empresas que hubieren cotizado bienes de origen ofreciendo precios con una diferencia que no supere en más de un CINCO POR CIENTO (5%) la mejor oferta, siendo ésta de productos de origen no nacional, deberán ser invitadas dentro de las CUARENTA Y OCHO (48) horas de la apertura de las ofertas para que, por única vez, dentro de un plazo de CINCO (5) días, puedan igualar la mejor oferta, en cuyo caso se debe aplicar lo prescrito en el artículo 21 del Decreto N° 2284/91.

Si la invitación a que se refiere el párrafo anterior comprendiera a más de un oferente y, como consecuencia de ello, más de uno optara por igualar a la mejor oferta; la contratación se resolverá, de entre ellos, a favor de aquel cuya oferta original haya sido la más próxima a la que se está igualando, excepto en el caso de que uno o más de los oferentes que hayan ejercido la opción de igualar a la mejor oferta revistieren el carácter de micro, pequeñas y medianas empresas (MIPyMEs) y sus formas asociativas, según lo prescrito en el artículo 1° de la Ley N° 25.300 en cuyo caso, la adjudicación recaerá dentro de éstas, sobre aquel oferente que hubiera cotizado bienes de origen nacional y cuya oferta original haya sido la más próxima a la oferta que fuera objeto de igualación.

A los efectos de determinar el origen de los bienes a que se refiere el artículo 4° de ese decreto, se estará a lo prescrito en el artículo 2° del Decreto N° 1224/89, quedando facultada la Autoridad de Aplicación para modificar el porcentaje allí establecido, mediante resolución fundada.

Para poder decidir sobre la identidad en la calidad y prestaciones de los bienes ofrecidos, la Autoridad de Aplicación podrá contar con la asistencia técnica del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Industria y Comercio del Ministerio de Economía, quedando a cargo del oferente los gastos que demande la asistencia del citado Instituto.

Con relación a la comparación de ofertas se deberá establecer que el precio de los bienes extranjeros deberá contener los derechos de importación vigentes y todos los impuestos y gastos que le demande su nacionalización a un importador no privilegiado.

Adicionalmente, se modificó el Régimen de Contratación suprimiéndose algunas de las hipótesis que habilitaban la contratación directa, a saber:

Artículo 3, Apartado 3, Inciso 6 decía:

“Para las compras o contrataciones en países extranjeros, cuando no sea posible realizar en ellos licitaciones o concursos de precios”

Se eliminó esta cláusula

Artículo 3, Apartado 3, Inciso 8, decía:

“Para la contratación de técnicos profesionales o consultores de reconocida capacidad”

El texto resultante es:

“Para la contratación de técnicos profesionales de reconocida capacidad”

Artículo 3, Apartado 3, Inciso 9, decía:

“Cuando por las condiciones del mercado local, sea pública y notoria la escasez de los artículos o elementos que deban adquirirse, la que deberá ser acreditada en cada caso”

Se eliminó esta cláusula.

2. Penalidades por falla de los equipos de aire acondicionado

Se agregó al Anexo VIII (Régimen de penalidades operativas), la siguiente sección:

6. Penalidad por falta de climatización en los coches

1. Refrigeración

El mal funcionamiento o la falta de funcionamiento de uno de los equipos de aire acondicionado, detectado por parte de un inspector de la autoridad de Control, en los períodos en que las condiciones climáticas lo requieran, dará lugar una “Observación” por día y por coche.

Se entiende por mal funcionamiento cuando no se cumplan las condiciones establecidas en la especificación técnica de diseño del sistema de aire acondicionado del coche correspondiente.

Si en el mismo proceso de inspección, se detectara un segundo equipo de aire acondicionado en la misma formación con mal funcionamiento o la falta de funcionamiento, se aplicará una penalización de 1.000 U.P.

Si el proceso de inspección cubriera más de una formación y, en las siguientes, se verificarán las fallas antes nombradas, las mismas serán castigadas con multa obviando la instancia de la “Observación”.

El mal funcionamiento o falta de funcionamiento de los dos equipos de un mismo coche será penalizado con una multa de 2.000 U.P. por día y por coche.

2. Calefacción

El mal funcionamiento o la falta de funcionamiento del sistema de calefacción, detectado por parte de un inspector de la Autoridad de Control, en los períodos en que las condiciones climáticas lo requieran, dará lugar a una “Observación”.

Se entiende por mal funcionamiento cuando no se cumplan las condiciones establecidas en la especificación técnica de diseño del sistema de calefacción del coche correspondiente.

Si en el mismo proceso de inspección, se detectara un segundo equipo de calefacción en la misma formación con mal funcionamiento o la falta de funcionamiento, se aplicará una penalización de 500 U.P.

3. Especificaciones técnicas referidas a los equipos de aire acondicionado

Se agrega un párrafo referido a la normativa a aplicar a los equipos de aire acondicionado. El texto del mismo es el siguiente:

“El diseño del equipo se ajustará a lo dispuesto por norma internacional de uso ferroviario editada para este tema específicamente”

4. Adecuación del régimen de incrementos tarifarios

Se adecuaron los incrementos tarifarios previstos a fin de compatibilizarlos con los incrementos de las otras líneas de servicio ferroviario metropolitano. El régimen previsto contemplaba incrementos en la primera, segunda y tercera sección por un monto de diez centavos e incrementos de cinco centavos en las secciones cuarta a sexta.

Las modificaciones introducidas eliminan el incremento en las secciones más alejadas, resultando de esta forma que el primer incremento tarifario afecta sólo a las tres primeras secciones en un monto total de diez centavos, y se mantienen invariables los valores de los pasajes de las secciones cuarta, quinta y sexta.

5. Adecuación del régimen de seguro de caución

Resultó necesario corregir la incongruencia que surge de compulsar el art. 13.4 del anteproyecto de modificación de la Addenda aprobada y el art. 48 del Anexo 5. El texto de ésta cláusula es el siguiente:

“El seguro de caución será reintegrado dentro de los TREINTA (30) días de efectuada la recepción definitiva de cada obra por parte del Concedente. Dicha recepción definitiva deberá efectuarse a partir de los SEIS (6) meses posteriores a la fecha en que se efectuó la recepción provisoria de cada obra. En caso que se indique un plazo distinto en el Pliego de Especificaciones Técnicas, será válido este último.”

5. Respuesta a las consultas recibidas

En las siguientes secciones se presentan en forma resumida las respuestas que fueron enviadas para cada uno de los temas en que se agruparon las consultas recibidas.

Varias consultas generaron, tras el proceso de revisión, modificaciones a la documentación elaborada. Dichas modificaciones están descriptas en la sección anterior de este documento.

1. Solicitud de Audiencia Pública

En materia de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros no existen normas legales ni reglamentarias que exijan la realización de audiencias públicas.

En este sentido la Cámara Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal, Sala II, en autos "Defensor del Pueblo de la Nación c/ PEN -MeyOySP s/ amparo Ley 16896" del 14 de octubre de 1998, confirmando el pronunciamiento del Señor Juez a quo, precisó:

"Que con la reforma introducida en la Constitución Nacional en el año 1994, se ha dado reconocimiento expreso a los derechos de los consumidores y usuarios de bienes y servicios, en la relación de consumo, tales como el de protección a su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno; poniendo a cargo de las autoridades pertinentes, la protección de los mismos.

Asimismo, es la legislación la que establecerá los procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control.

Que el texto constitucional resulta claro en cuanto a que, la necesaria participación de los consumidores y usuarios de servicios públicos, a fin de garantizar una adecuada protección de los derechos que él mismo les reconoce, debe instrumentarse, de manera exclusiva y excluyente, a través de una ley del Congreso, que implemente los mecanismos tendientes a ese fin.

En el caso, los argumentos dados por el a quo y que aquí se confirman, respecto de la falta de previsión legislativa acerca de la audiencia pública para el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y de la aplicación supletoria del régimen que regula otros servicios públicos; así como que es el Congreso el que tiene facultades para regular lo atinente a la participación de los usuarios y consumidores en los organismos de control, como surge de la Constitución, por lo que la pretensión de que la audiencia pública sea fijada judicialmente llevaría a violentar el sistema de división de poderes...".

Sin perjuicio de ello, y con el fin de garantizar una adecuada, efectiva y veraz participación de los usuarios y consumidores así como la transparencia del procedimiento de revisión llevado a cabo se valoró como oportuno instrumentar el mecanismo de Documento de Consulta con carácter previo a la aprobación de la adecuación de la Addenda al Contrato de Concesión.

En virtud de lo expuesto no existen razones de legitimidad que justifiquen dejar sin efecto la Resolución ST N° 152/00, que previera la participación de los usuarios a través del procedimiento de Documento de Consulta.

2. Prórroga del Documento de Consulta.

El Documento de Consulta implementado a través de la Resolución ST N° 152/00 establecía que:

“Las presentaciones que se realicen con motivo de lo dispuesto en la presente resolución podrán efectuarse ante la SECRETARIA DE TRANSPORTE hasta las DIECIOCHO (18:00) horas del día 13 de diciembre de 2000, en alguna de las siguientes formas:

a) por escrito, en Hipólito Yrigoyen 250, piso 12, Oficina 1212, Capital Federal, o

b) por correo electrónico, a: dc_tba@mecon.gov.ar”

La información que se publicó en la página Web de la Secretaría de Transporte, fue la elaborada durante el proceso de revisión, incluyendo los informes técnicos, económicos, el texto del proyecto de Addenda, todos sus Anexos y un informe comparativo entre la Addenda aprobada por el Decreto 1417/99 y el proyecto elaborado.

La documentación que conforma el Contrato de Concesión original, y la Addenda vigente se podía consultar en los expedientes que existen en la Secretaría de Transporte.

3. Anulación del procedimiento de Documento de Consulta

El requisito de audiencia pública no se encuentra previsto ni legal ni reglamentariamente como requisito de procedimiento cuyo cumplimiento se encuentra directamente vinculado con la validez del acto administrativo.

En ese contexto el acto administrativo por el que se adopta el procedimiento de Documento de Consulta, con el objeto de garantizar la participación de los sectores interesados así como la transparencia de la revisión de la Addenda al Contrato de Concesión, ha sido una decisión basada en razones de oportunidad, mérito y conveniencia que no adolece de vicio alguno en los términos previstos por la Ley 19.549 que comprometa su validez.

En virtud de ello, y con fundamento en las normas vigentes, la pretensión relacionada con la declaración de nulidad del acto administrativo en virtud del cual se adopta dicho procedimiento no resulta procedente.

4. Participación del Componente Nacional / Transparencia

Durante el proceso de ajuste de la documentación se incorporaron, en el Artículo 2 del Régimen de Contratación, diversas cláusulas destinadas a favorecer la participación de la industria nacional, de acuerdo a lo descripto en la sección 4.1 de este informe.

Adicionalmente, en el Artículo 3 del citado Régimen se suprimieron algunas de las hipótesis que habilitaban la contratación directa, de acuerdo a lo descripto en la sección 4.1 de este informe.

5. Participación de la CNRT

Más allá de las limitaciones actuales de la CNRT para el cumplimiento de sus funciones, en el proyecto de Addenda se incluyeron modificaciones al régimen sancionatorio por incumplimiento de servicios, del plan de inversiones y de depósito de excedentes en el fondo para inversiones con el objeto de mejorar la capacidad de control y penalización de incumplimientos por parte de dicho organismo.

La participación de la CNRT estuvo referida a los aspectos que corresponden a los temas de control específicamente y fue consultada cada vez que resultó necesario.

6. Solicitud de precisiones y comentarios acerca de:

a. Obras relacionadas con Pasos a Nivel y a Distinto Nivel

Se comenta acerca de la importancia de la definición de obligaciones en cuanto a la adecuación y apertura de pasos a nivel.

Comentario sobre la importancia de la ejecución de los pasos a distinto nivel en los cruces más transitados y peligrosos.

Dado el carácter de estas presentaciones, las mismas no requirieron respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

b. Plan de Transporte

Se comenta acerca de la reducción de tiempo de viaje prevista como resultado de la electrificación y la incorporación de material rodante nuevo.

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

c. Situación Legal

“Control de la CNRT en las contrataciones”

Las contrataciones que realice el concesionario en el marco del régimen de contrataciones, están sujetas al control de la CNRT que es el órgano de control y fiscalización que tiene a su cargo, entre otras funciones, lo atinente al cumplimiento de los contratos y la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros metropolitanos.

Esto es, el marco jurídico administrativo vigente prevé que tales funciones deben ser desarrolladas por dicho organismo, siendo por tanto, en ese esquema, el órgano al cual corresponde atribuirle tales funciones.

“Estado de situación económica y patrimonial de Ferrovías S.A.C.”

No existe obligación de presentar balances o información contable de las sociedades accionistas. Sin embargo puede solicitarse en casos de auditorías de la CNRT, como se ha hecho.

“Análisis de riesgo crediticio de Ferrovías. Estudio de situación de la deuda que el concesionario mantiene con las entidades financieras”

La obligatoriedad de constitución de un contrato de fideicomiso con un banco para el depósito de los fondos provenientes de los incrementos tarifarios precisamente tiene por objeto proteger estos fondos de las eventuales situaciones de quebranto de las sociedades concesionarias, ya que tienen afectación específica y un manejo controlado por el banco que actúa como agente fiduciario.

“Grado de cumplimiento de las obligaciones fiscales y previsionales”

El concesionario informa no haberse acogido a regímenes de moratoria para el pago de obligaciones fiscales y previsionales

“Costo del gerenciamiento de las obligaciones fiscales y previsionales”

La apreciación de que "el concesionario tendrá el gerenciamiento de los fondos previstos que se constituirán con parte del componente tarifario, y percibirá honorarios por ello" es incorrecta.

La administración de los fondos corresponde a la entidad bancaria donde se constituirá la cuenta fiduciaria (Banco de la Nación Argentina, Banco de la Provincia de Buenos Aires o Banco de la Ciudad de Buenos Aires). El concesionario no percibirá ningún tipo de honorarios por ello.

Los porcentajes del 8% y el 16,15% son por los gastos de gestión y dirección de obras del material rodante e infraestructura respectivamente, componentes de la inversión.

“Solicita que se disponga autorización de la Autoridad de Aplicación para constituir gravámenes sobre los bienes muebles o equipamiento del plan de modernización”

Se mantiene el texto del Artículo originariamente incluido en la Addenda aprobada por el Decreto 210/99 con fundamento en facilitar el financiamiento.

“Comentario acerca del mayor y más seguro control de los fondos fiduciarios”

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

“Tasas municipales”

La cláusula 17.1.7 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario es responsable del pago de impuestos, tasas y contribuciones o gravámenes en general, sean nacionales, provinciales o municipales que graven al Concesionario o a la actividad que desarrolle en la operación de los Grupos de Servicios Concedidos, o el uso y goce de los bienes entregados en concesión, a excepción de los impuestos que graven la propiedad de dichos bienes, como ser el impuesto inmobiliario o el impuesto a los activos, que serán aportados por FE.ME.SA.

En virtud de ello, corresponde al Municipio, en ejercicio de sus competencias propias, instrumentar los dispositivos jurídicos pertinentes con el fin de que la Concesionaria efective el pago de las tasas pertinentes.

“Incorporación de Municipios al órgano de control (CNRT)”

El planteo realizado sobre la participación de los municipios en el Organo de Control excede los límites materiales de este procedimiento de consulta cuyo objeto es la adecuación de la Addenda al Contrato de Concesión aprobado por decreto N^a 1417/99.

d. Obras de infraestructura

“Obras de electrificación”

Comentario acerca de la mejora del anteproyecto con respecto a la Addenda aprobada por el Decreto 1417/99, al extenderse la electrificación hasta el extremo de la concesión. La electrificación hasta Villa Rosa y no hasta Grand Bourg (como estaba previsto en la Addenda vigente) evita el transbordo en una estación intermedia, la duplicación de sistemas de tracción y mantenimiento.

Dado el carácter de estas presentaciones, las mismas no requirieron respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

"Fundamentación de las inversiones en vía".

Comenta acerca de la razonabilidad de las inversiones de vía y considera correcta la nueva estructura de vía planteada.

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

“Obras de adaptación a usuarios con discapacidades”

Con respecto a estas obras, su ejecución es contemporánea con las obras de remodelación de estaciones, de modo tal que las mismas sean concluidas en los próximos 3 años.

“Necesidad de remodelación de estaciones”

Comenta acerca de la necesidad de adecuar las estaciones a las características de los coches eléctricos, previendo la elevación de andenes por razones tanto operativas como de seguridad.

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

“Sistemas de señalamiento y telecomunicaciones”

Comenta acerca de la razonabilidad de los sistemas de señalamiento y telecomunicaciones propuestos en el anteproyecto de modificación de la Addenda aprobada..

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

e. Régimen sancionatorio

Se realizaron tres modificaciones en el Anexo que trata de las penalidades operativas. La primera se refiere al límite superior del rango de aplicación de penalidades, el cual fue incrementado. De esta forma las penalidades máximas a aplicar son superiores a las que existían en el Contrato original y en la Addenda vigente. Por ejemplo, la penalidad máxima por falta de limpieza en las estaciones y en los coches, la falta de vidrios íntegros, la falta de asientos en buenas condiciones, la iluminación insuficiente, excesivas demoras a los usuarios (fijando el máximo en 3 minutos) y falta de información a los pasajeros, se elevó de 300 Unidades de Penalidad a 400.

En cuanto a la segunda modificación, esta se refiere al cálculo de penalidades por incumplimiento de la programación aprobada. Según el Contrato original y la Addenda vigente se penalizaba cuando la oferta real de servicios descendía por debajo de la programación mínima requerida por pliego, generándose así una gran banda de tolerancia entre la programación aprobada y el límite a partir del cual se penalizaba el incumplimiento del servicio. En el Anexo del proyecto elaborado se modifica este concepto, penalizando al concesionario cuando la oferta real desciende por debajo de la programación aprobada afectada por los índices de cumplimiento o de puntualidad. La banda de tolerancia ha quedado reducida a valores que se encuentran entre el 2% y el 4% de la programación aprobada, según el año.

Con respecto a la tercera modificación, ésta se refiere a la incorporación de una sección que penalice el mal funcionamiento de los equipos de aire acondicionado, de acuerdo a la sección 4.3 de este documento

f. Tarifas / Ingresos / Demanda del Concesionario

“Adecuación de la demanda a la tasa de crecimiento poblacional ponderada”

Comenta acerca de la adecuación de la proyección de la demanda, la cual se realiza en base a la ponderación de la tasa de crecimiento poblacional del área de influencia del servicio ferroviario.

Esta nueva demanda, menor y más realista que la proyectada originalmente en la Addenda aprobada, tiende a dar mayor factibilidad a la realización del Plan de Modernización, por cuanto los ingresos previstos destinados al fondo de inversiones se acercan a los que efectivamente se cobrarían.

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

“Menor plazo. Menor aumento tarifario. Nivel de endeudamiento compatible con la nueva duración de la concesión”

Comentario acerca de la reducción del plazo, de 30 años previsto en la Addenda aprobada a 24 años, y de la tarifa media, del 98% previsto en la Addenda aprobada al 84,8%.

Comentario acerca de la razonabilidad del nivel de endeudamiento, considerando el nuevo período de concesión, y las nuevas tarifas previstas.

Dado el carácter de esta presentación, la misma no requirió respuesta de parte de la Secretaría de Transporte.

“Base estadística empleada en el análisis del incremento tarifario y la conformación del fondo de inversiones”

La base estadística histórica es la recopilada, sistematizada y verificada por la CNRT. Las proyecciones de demanda fueron estimadas en esta Secretaría adoptando un criterio más realista que los proporcionados por los estudios de demanda presentados por FERROVIAS en ocasión del anterior proceso de renegociación. Esas proyecciones, muy optimistas, de no cumplirse hubieran hecho fracasar todo el programa de inversiones.

La información sobre inversiones fue motivo de estudio de un grupo ad hoc de esta Secretaría, tanto en sus aspectos técnicos como económicos. La información referida al Plan Básico de inversiones del contrato original y su grado de ejecución fue requerida a la CNRT.

“Análisis del cuadro tarifario y del flujo de fondos”

El cuadro tarifario y el flujo de ingresos y egresos deben necesariamente ser analizados en forma conjunta. De este análisis conjunto se concluye que los montos pagados por el Estado Nacional, en concepto de subsidio operativo o compensación de gastos de explotación previstos en el proyecto de modificación de la Addenda, son menores a los montos comprometidos en la Addenda aprobada.

Esta modificación resulta en menores aportes del Estado, lo cual representa un ahorro de 17 millones de pesos a lo largo del período de la concesión.

7. Otros:

a. Explicitar el monto, tasa de interés y plazo de pago de la deuda que el Estado mantiene con el Concesionario.

Los fondos provenientes del incremento de la tarifa, destinados a pagar deuda del Estado con el concesionario están claramente explicitados en el Anexo VI.

Como está explícito en dicho anexo son 10 millones de pesos a pagar en cuatro años que actualizados al año 2000 a la tasa de interés que rige contractualmente para los casos de mora en los pagos, arroja un monto de 6 millones.

El monto total de la deuda surge del acta acuerdo oportunamente suscripta en el ámbito de la Secretaría de Transporte la cual, previo a la realización de los trámites administrativos pertinentes será remitida para su aprobación por el Poder Ejecutivo.

b. Explicitar cómo y cuándo se pagan las deudas que el concesionario mantiene con el concedente en concepto de multas.

Las multas oportunamente aplicadas al concesionario se encuentran tramitando de acuerdo al procedimiento previsto por el contrato de concesión y la ley 19.549 (ley de procedimientos administrativos).

ANEXO 1

CONSULTAS RECIBIDAS POR MEDIOS ELECTRONICOS Y SUS RESPUESTAS

ANEXO 2

CONSULTAS RECIBIDAS A TRAVES DE LA MESA DE ENTRADA DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE