O
H341
B29
V

37153

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE INTEGRACION DEL MODO DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel
Belgrano

O/H341
B29
V

ASPECTOS JURIDICOS INSTITUCIONALES

INFORME FINAL

246

Buenos Aires, 7 de Abril de 1993.-

Señor
Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Ing. JUAN JOSE CIACERA
S. / D.

C. F. I.
INGRESO
12 ABR 1993
Nº 2440

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a los efectos de hacerle llegar el informe final, de acuerdo a la propuesta de trabajo, referida al Estudio Jurídico Institucional para la Elaboración de un diagnóstico sobre la integración del Modo Ferroviario a la Operatoria de los Puertos que han sido transferidos a la Provincia de Buenos Aires.-

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atte.-

Dr. GERARDO D. BRANDT

Adjto. 4 carpetas.-

ANALISIS DEL ENCUADRAMIENTO DEL PROYECTO DE FACTIBILIDAD OPERATIVA BAJO ESTUDIO EN LOS MARCOS Y DESDE LAS PERSPECTIVAS DE LAS POLITICAS GLOBALES DESARROLLADAS ACTUALMENTE EN LA ARGENTINA.-

* INTRODUCCION:

Parecería casi innecesario señalizar que el estudio de factibilidad operativa en análisis; en cuanto sus aspectos estrictamente jurídicos e institucionales involucran cuestiones y conceptos tales como reconversión y formulación del estado, desestatización; privatización; provincialización, etc.; resultaría casi imposible de acometer sin ensayar previamente un somero análisis de los marcos legales, políticos e institucionales en los que se encuadra todo el programa y el proceso integral de reformulación; transformación y redimensionamiento del rol del estado que desde mediados el año 1989 campea; como un signo de permanente significación; en las políticas globales que actualmente se desarrollan en la República Argentina.-

Resulta indiscutible, desde el referido punto de vista; que el análisis y la conceptualización de la reforma del estado como antecedente jurídico institucional de las nuevas políticas instrumentadas en el país; tiñe indisimulablemente de originales matices y de nuevas perspectivas de estudio a ensayos que, como el emprendido, intentan el abordaje de problemáticas jurídicas directa y estrechamente ligadas al redimensionamiento del aparato funcional del estado y a la reformulación d e sus competencias operativas en aras de la optimización; no solamente de su función primordial en cuanto prestador de servicios públicos; sino también de la asignación y relocalización de recursos

materiales e inmateriales tendientes al ensanchamien to y al acrecentamiento de la capacidad generadora de bienestar general; entendiendo a ésta -y desde un concepto global de la política- como el fin principal y primario del rol del estado en cualquier comunidad.-

Es claro en tal sentido; que no solamente en la Argentina; sino que con una dimensión de análisis practicamente universal; toda una serie de conceptualizaciones y nociones política y jurídicas tales como "administración pública"; "inte rvencionismos"; "planificación", "estatismo", "empresa pública"; "desregulación", etc. a las que los enfoques analíticos de tipo puramente ideológico habían practicamente sacralizado e inmovilizado; resultan actualmente revolucionado y conmocionados por los nuevos marcos y perspectivas impuestos por la efectiva vigencia de una realidad política planetaria constantemente mutable, en la que parecería imponerse definitivamente la idea de que la prosperidad económica de las comunidades y el aumento de la calidad de vida de sus integrantes, en el mayor marco posible de garantías de derechos y libertades individuales; es el fin último, principal y excluyente de la actividad del estado.-

En este marco de análisis en el que conceptos tales como desestatización, desregulación, privatización, libre competencia e iniciativa privada;aparecen cotidiana y diariamente sujetos y sometidos al debate enriquecedor de la opinión pública y además incentivados por la vigencia de un valor al que puede admitirse como definitivamente reconocido y entendido; cual es el que la actividad totalizante y pluriabarcadora del estado puede en ciertas áreas -como por ejemplo en la del transporte, objeto del presente estudio-ser

puntualmente reemplazada; con mejoramiento de los parámetros de eficiencia y con libre posibilidad de desarrollo de las capacidades creativas y de las potencialidades productivas; por los factores económicos ligados a la actividad privada.-

Promover, discutir, consensuar, analizar, concordar y proponer cambios, reformas y nuevas modalidades a la operatividad económica del Estado en la prestación de los servicios públicos que le son esenciales, y analizar además la posible -y necesaria- participación del sector privado en los mismos; para que la eficiencia en la prestación de los servicios y la optimización en la asignación de los recursos fiscales se conjuguen a favor de un aumento verificable, concreto y palpable de l bienestar general y de la calidad de vida de nuestro pueblo; aparece hoy como un desafío puntual y específico al que los dirigentes y gobernantes deben necesariamente responder como un imperativo inexorable de la hora.-

*** LA NUEVA DIMENSION SIGNIFICATIVA DE ALGUNOS CONCEPTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS.-**

Formuladas las consideraciones precedentes resulta casi innecesario advertir que el desarrollo de las nuevas conceptualizaciones y de los nuevos enfoques socio-políticos prealudidos; -cuyo desarrollo no sólo teórico sino fundamentalmen te práctico, ha causado una verdadera conmoción en cuanto a la redefinición del rol social del estado; en cuanto a la apreciación de los límites y marcos de su eventual intervención económica y a la revalorización de los posibles alcances de la inici ativa privada; -ha provocado y desencadenado el diseño de nuevos enfoques y modelos jurídicos que rebasan indiscutiblemente los marcos del derecho

administrativo tradicional y conducen al arquitectamiento de nuevas apreciaciones repecto de conceptos tales como "libre competencia", "estatización" "desregulación", "privatización", etc.-

a) En el concepto de "desregulación" deben entenderse comprendidos todos aquellos mecanismos jurídicos y económicos que al simplificar y desburocratizar los mercados -flexibilizando o directamente derogando los estatutos regulatorios-permiten loa igualación de oportunidades y estimulan la iniciativa privada a través de innovaciones, creaciones o proyectos introducidos por los particulares.-

b) La "competencia" (o "libre competencia", más exactamente) debe considerarse definida como la libre concurrencia de dos o más sujetos de derecho; individuales o colectivos y públicos o privados; con intenciones de operar economicamen te en el mismo sector respetando la precondición insosloyable de la mayor eficiencia.-

c) La "desestatización" es fundamentalmente privatización de áreas funcionales económicas que hasta el momento revestían operatividad exclusivamente pública o semipública; pero también comprende otras formas de composición de actividad es no estrictamente estatales a través de distintos medios de cogestión y subsidariedad tales como consorcios, cooperativas, colegios profesionales, sindicatos, etc.-

d) "Privatización" es esencialmente transferencia al sector privado de funciones que por no resultar ineludiblemente específicas del Estado pueden ser prestadas por el sector privado en mejores condiciones de operatividad, eficiencia y rentabilidad.-

Estas son las premisas básicas -tal vez no fuera desacertado referirlas como la "columna vertebral"- a través tanto de las cuales, como de sus correspondientes correlatos legislativos; se va plasmando en el país la reforma paulatina de l estado y la reformulación global de sus roles y competencias como actor social.-

A la luz de las consideraciones antecedentes resulta fácil advertir que el esqueleto normativo fundamental de todo el proceso son, indudablemente, las leyes N° 23696 de reforma del estado y emergencia administrativa y N° 23697 de emer gencia económica; y que ambas constituyen el entramado normativo primario sobre el que se asienta todo el diseño de la reformulación del estado y además -y sin perjuicio de las normativas puntuales que más adelante se comentarán- la arquitectura jurídica básica y fundante de estudios y proyectos de factibilidad como el que resulta objeto del presente análisis.-

LOS MECANISMOS NORMATIVOS INTRUMENTALES Y PROCEDIMENTALES BASICOS DE LA REFORMA.-

Elementales principios de legalidad; bipolaridad; control y publicidad, a los que la ley 23696 se ciñe puntualmente; determinan que la reformulación y reconversión administrativa no pueda realizarse de cualquier modo, sino con estricta sujección a los mecanismos instrumentales y procedimientos administrativos legalmente previstos; los que en apretada síntesis y ateniendonos a uniformes y permanentes criterios de la doctrina administrativista pueden resumirse en los siguientes parámetros conceptuales:

*) PRIVATIZACION : Es el instrumento

fundamental del sistema y lo encuadra y enmarca el art.11 de la ley 23696 al normativizar que: "... Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional par proceder a la privatización total o parcial ... de servicios prestaciones u obras cuya gestión actual se encuentre a su cargo, o a la liquidación de las empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas, cuya propiedad pertenezca total o parcialmenta el Estado Nacional, que hayan sido declara das "sujetas a privatización". La idea fundamental es apoyar estimular la iniciativa privada para que la comunidad empresaria implemente y genere alternativas de inversión de capitales de riesgo asumiendo el álea de su hipotética rentabilidad. En tal sentido se dispone la tranferencia de bienes, la constitución, transformación, escisión, fusión y reforma de sociedades de Estado, la disolución de las mismas o las reformas de sus estatutos y la renegociación de los contratos públicos.-

*) **CONCESION POR INCIATIVA PRIVADA:** El sistema admite que los particulares, por iniciativa privada, soliciten la concesión de una obra determinada a la que la autoridad pertinente haya previamente declarado de interés público; sin perj uicio de que el Estado puede llamar a licitación pública o a concurso de proyectos globales e integrales.-

*) **CONCESION POR INICIATIVA ESTATAL:** Supone e implica el traspaso a particulares concecionarios de los poderes inherentes y propios de la Administración Pública concedente en un área determinada ser tanto un servicio público como una o bra pública.-

Tanto la concesión de obra como de srvicios públicos constituyen una de las más eficaces herramientas de participación de la actividad privada en las prestaciones

públicas.-

*) **LICENCIA Y PERMISO:** Los servicios públicos pueden también ser explotados, conforme a la norma en comentario, a través del régimen de licencias y permisos, debiendo establecerse, clara y concretamente la exclusividad y/o la competiti vidad del régimen, el plazo acordado, el ámbito geográfico comprendido, las obligaciones impuesta al permisionario o licenciatario, el régimen tarifario y la imformación técnica y económica financiera que el mismo debe suministrar a la autoridad de a plicación.-

*) **COOPERATIVIZACION:** El sistema organizado por la ley 23696 otorga en ciertos casos preferencias a los empleados con relación de dependencia del ente a privatizar organizados en cooperativas, y en igual forma de organización y en dete rminadas condiciones y situaciones, también a los usuarios y a los productores.-

*) **PROGRAMA DE PROPIEDAD PARTICIPADA.-** Es un nuevo concepto de trabajo y de empresa que se diferencia de la "cogestión" y de la "participación en las ganancias" posibilitando el acceso de los trabajadores a la propiedad parcial o total de sus fuentes de trabajo.-

*) **LOCACION Y ADMINISTRACION.-** Son asimismo instrumentos creados y previstos para la reestructuración de las empresas del estado y pueden ser operativizados con opción de compra, estableciéndose previamente el precio de venta con sujec ción a auditorías e inventarios.-

*) **PROVINCIALIZACION Y MUNICIPALIZACION.-** Hacen a la esencia de nuestro sistema federativo de gobierno y en el caracter de instrumentos del proceso de reformulación del Estado están concretamente previstos en el esquema legal

delineado por la ley 23696.-

A estos sistemas nos referiremos acabadamente a continuación por resultar el marco específico en el que se inserta la viabilidad jurídica y normativa del proyecto considerado.-

LA REFORMA DEL ESTADO.-

Concebida la reforma del Estado como vehículo de la transformación nacional; resulta casi obvio remarcar que la misma no se agota simplemente en la reconversión de las empresas públicas; sino que proyecta sus contenidos institucionales , jurídicos y políticos a estrategias puntuales de crecimiento del bienestar general; colectivo e individual; desarrolladas en un marco de progresivo aumento de garantías e incentivos a la iniciativa privada en áreas que hasta el momento aparecían mo nopolicamente funcionalizadas como servicios públicos -pero con ineficiencia en la prestación, descontrol de gestión y déficit operativo- por el estado nacional.-

El tejido jurídico normativo constituído por el entramado de las leyes 23696 y 23697 desagrega; como hemos visto; un plan de reformulación y rediseñamiento del estado fundamentado en la reafirmación del riesgo empresario; la ampliación del derecho a la iniciativa privada; la cancelación de todo tipo de subsidios y avales públicos; el incentivo a la inversión privada; la eliminación de todo tipo de privilegios y la desarticulación de determinado sectores del complejo aparato burocr átido del estado; resultando un valor aceptado que sus contenidos esenciales responden a las siguientes estrategias políticas:

*) **Relocalización del Estado:** Se trata de su

reubicación en el aspecto social y comunitario, sustituyendo su perfil de agente empresario o comerciante y concentrándolo como garante de las libertades públicas y privadas y factor de estí mulo de las iniciativas individuales.-

***) Redistribución de la economía:** Implica la imposición de nuevos principios y reglas que recuperen la libertad económica, la iniciativa privada, la competencia, la inversión de capitales de riesgo, la producción y el trabajo.-

Supone el impulso de descentralización económica del estado hacia las provincias (como en el caso de la actividad portuaria que estudiaremos más adelante); los municipios; las organizaciones intermedias de la comunidad; empresas y sect ores privados; el reconocimiento del cooperativismo; la desregulación reglamentarista y el desarrollo de las economías regionales.-

***) Reorganización del gobierno:** Se apunta a destrabar la administración estatal centralizada con sus múltiples estructuras, su gigantismo burocráticos; desdoblamiento y superposición de competencias; excesivo reglamentarismo y desjerar quización administrativa; abarcándose globalmente una reforma que comprenda lo institucional, lo funcional, lo patrimonial y lo personal.-

***) Instrumentación de la descentralización:** A efectivarse tanto mediante el efectivo reintegro a las provincias y municipios de competencias y funciones que le son propias, como por vía de transferencia de empresas y actividades públic as al sector privado mediante privatizaciones, concesiones, licencias, permisos, licitaciones, locación, programas de propiedad participada, etc.; priorizando tales procesos en las áreas de

hidrocarburos, comunicaciones, transportes, electricidad y recursos hídricos.-

***) Recreación de controles:** Resulta de la esencia del sistema republicano de gobierno el control del poder político; el que se procura efectuar sobre la base de la idoneidad técnica de los sistemas de control y de auditoría; independen cia funcional de los órganos pertinentes y participación del poder legislativo en la gestión del control.-

***) Redefinición del federalismo:** Es una consecuencia de la relocalización del estado e implica dotar de nuevos contenidos reales al federalismo puramente formal de la Constitución, conformando una respuesta de saneamiento a los proceso s de centralización y progresivo debilitamiento de las autonomías provinciales.-

***) Redimensionamiento de las competencias municipales:** Como derivación de las premisas precedentes implica; desde una adecuada conjunción de la ecuación Nación-Provincias; el arbitrio de los medios idóneos y efectivos para establecer u n régimen municipal que contemple la dimensión territorial, la población, los recursos económicos financieros y técnicos y las alternativas de las necesidades urbanas y locales.-

***) Reconversión del estado: REFORMULACION DEL ESTADO, PROVINCIAS Y MUNICIPIOS.-**

Si se parte de un análisis objetivo y externo de la constitución política real en la que se desenvuelve la vida social e institucional de la Argentina; puede rapidamente advertirse que el esquema "federal" diseñado grandilocuentemente por el texto madre de nuestra

constitución legal no pasa, ciertamente, en los hechos, de ser una arquitectura normativa meramente formal que no se compadece en lo más mínimo con la realidad efectiva de nuestro país; en la que un proceso progresivo d e desconcentración política, económica y administrativa en cabeza del ejecutivo nacional nos demuestra un constante agigantamiento patológico del aparato estatal central que no solo ha terminado por convertirlo -cual un elefante ciego- en un enorme e incoherente sistema de marañas burocráticas; peligrosamente lábil a maniobras ligadas a la corrupción e incapaz absolutamente de cumplir con eficiencia el más mínimo servicio público; sino que ha absorvido, fagocitándolas inútil y esterilmente; las autonomías provinciales y las competencias locales.-

Es un hecho, que aparece hoy como indiscutible, que las mismas han perdido progresivamente su capacidad de iniciativa y de decisión; sobre todo en numerosas áreas económicas y financieras.-

Es por ello, que conforme lo señalábamos "ut supra", uno de los contenidos básicos del programa de reformulación del estado -si es que se manifiesta, realmente, la voluntad política de convertirlo en una herramienta efectiva de transfo rmación nacional- es la relocalización del Estado, vehiculizada a través de un esquema de reconversión y descentralización de la Administración Pública que impulse en progresivo programa de transpaso y reintegro a las órbitas de las competencias prov inciales y municipales de funciones y servicios que pueden -y deben- ser prestadas por las mismas con ostensible mejoramiento de la calidad y eficiencia de la gestión.-

Por ello, y si se acepta que; admitida la perversidad política del ya referido centralismo, -desde todo punto de vista funcional inconveniente y además deficientemente operativo -; debe ser eliminado ; parece claro concluir en que la reconversión administrativa propugnada debe ser fundamentalmente descentralización, para que la redefinición y la revalorización de nuestro federalismo se asiente en la real y verdadera posibilidad de las competencias locales provinciales y municipale s puedan efectivamente participar en la adopción de las grandes decisiones políticas nacionales; devolviendoles el protagonismo funcional y operativo que solo formalmente declama actualmente nuestra constitución legal.-

No hay para esto mas camino que transferir; garantizando la generación de su financiamiento operativo; a las unidades políticas provinciales y municipales; actiovidades que hasta el momento presta, ineficiente y deficitariamente, la Nación.-

Lo expuesto implica, indudablemente, una redefinición puntual de nuestro sistema federal sobre la base de una participación igualitaria de todas las provincias, muniendolas de las herramientas necesarias para atribuirles el protagonism o de las economías regionales a traves la plena explotación de sus propios recursos naturales y la puesta en marcha de su gestión operativa entre si mediante la creación de empresas y emprendimientos federativos interestaduales.-

Si se advierte que nuestra historia política nos proporciona el dato incuestionable de que le federalismo argentino no es sino la consecuencia y el producto directo de un sistema de concertaciones políticas regionales y acuerdos

previo s y que la Nación Argentina como unidad política de nivel superior no es sino el resultado institucional de la celebración de pactos y acuerdos preexistentes; puede advertirse facilmente que el esquema de descentralización propuesto por el programa d e reformulación del estado puede, constitucionalmente, instrumentarse a través de "leyes-marco" que habiliten convenios entre la Nación y las Provincias y de tratados interprovinciales celebrados por las mismas entre sí.-

Parece por último casi obvio remarcar que, por su inmediatez con los problemas diarios del ciudadano, los municipios deben acoplarse a este esquema de reconversión y descentralización administrativa, redimensionando sus espacios geográ ficos , sus estructuras institucionales y recuperando la gestión operativa de determinados servicios cuya prestación debe reconocérseles como intransferibles.-

Por ello y en suma; resultaría aconsejable; en los marcos de un nuevo y real federalismo que exceda a lo puramente formal y apuntale una verdadera reconversión administrativa; alentar -y de iure ya lo hace en algunos aspectos, todavía muy limitados, el programa de reformulación global estructurado por las leyes 23696 y 23697- la formación de empresas federativas, empresas públicas interestaduales y mancomunidades de municipios.-

Las empresas públicas interestaduales -sin participación del estado nacional pueden integrarse por las provincias entre sí o entre éstas y los municipios y/o sus entes descentralizados y resultan un modelo institucional de indiscutible aptitud legal y operativa; en términos de integración económica regional y eficientización y

rentabilidad de la gestión.-

Es un nivel inferior de gestión de servicios; pero con una mayor calidad de la prestación y eficiencia; es posible finalmente concebir mancomunidades de empresasmunicipales o de entes descentralizados, sobre todo en áreas (higiene y ma ntenimiento de las vías públicas urbanas, atención sanitaria primaria, capacitación laboral, etc.) en las que la inmediatez resulta indispensable para la calidad de la prestación.-

El esquema propuesto que tanto desde el punto de vista jurídico constitucional como político institucional resulta perfectamente posible y viable ha sido -aunque parcialmente- normativamente receptado por el programa integral de refor ma del estado instrumentado por las leyes 23696 y 23697 que tanto en su articulado como en sus diversos anexos prevée la transferencia a jurisdicción provincial de diversos servicios tales como redes de distribución de gas, rutas nacionales, algunas redes ferroviarias (v.g. para el área de combustibles y energía; anexos I, II y III); y en cuanto al tema que atañe al presente estudio dispone, en el sector transporte, la descentralización por provincialización y la privatización por concesión de puertos e instalaciones portuarias -princiapales o accesorias- cuya gestión se encontraba hasta poco a cargo de la empresa A.G.P.S.E.; según mandato que ha sido recogido y cumplimento por diversos decretos del P.E.N. y finalmente por la novísima ley general de puertos n° 24093 de reciente sanción y que comentaremos en extenso "ut infra".-

LA TRANSFERENCIA A LAS PROVINCIAS DE LOS PUERTOS NACIONALES.-

* INTRODUCCION:

Aunque su análisis y consideración en extenso excedería ciertamente los marcos del presente estudio no parece que resultara posible abordar la temática estrictamente jurídico-normativa de todo el sistema de transferencias y traspasos d e competencias y funcionalidades operativas y administrativas referidos a los sistemas involucrados por el modo ferroviario de transporte y sus conexiones con vías navegables -que en caso específico de los puertos marítimos y fluviales de la Provinci a de Buenos Aires, pasaremos a continuación a evaluar en detalle-; sin considerar previamente, y aunque nada más que someramente, la importancia socio-económica, geopolítica y aún estratégica que implica el desarrollo de una nueva vocación política d e ocupación de los espacios marítimos por parte de la Argentina.-

Más de ciento sesenta estados; mucho de los cuales de reciente formación; y la mayoría de ellos con considerables litorales marítimos, enfrentan en la actualidad desde disímiles niveles de desarrollo y potencialidades internas; la comp leja realidad política planetaria del presente en el que procesos de interdependencias recíprocas y globales se conjugan con acelerados avances tecnológicos que día a día achican y reducen la importancia real de los espacios meramente geográficos.-

En este orden de ideas no puede dejar de señalarse la innegable significación del derrumbe de la bipolaridad clásica emergente del estatus geoestratégico derivado de la post guerra; fenómeno éste cuya contemporaneidad no impide evaluar los síntomas inequívocos de que, desarticulado el sistema de poder arquitectado por el

bloque socialista con la conducción política de la ex URSS, se han trastocado definitivamente los presupuestos geopolíticos de los alineamientos anteriores; y las naciones se debaten ante la disyuntiva de hierro de potencializar al máximo sus posiblidades de hierro de potencializar al máximo sus posibilidades económicas so pena de quedar desposicionadas en una realidad universal signada por el libre juego de los factores comerciales, financieros e industriales, la mayoría de las veces gerenciados por organizaciones empresariales de alcances internacionales que exceden y desbordan los límites de las funcionalidades y competencias estrictamente nacionales .-

Desde este punto de vista y aceptada la importancia de las áreas marítimas como soporte de uno de los más importantes espacios de transporte comercial, salta a la vista la gravitación geopolítica que el acceso y la ocupación económica del Atlántico Sur tiene para la Argentina, no solo como escenario de integración inter-regional sino como escalón de acceso a las comunicaciones mundiales inter-hemisféricas.-

Es en este sentido en el que resulta indiscutible la importancia del espacio marítimo referido y la de sus accesos litorales, es decir los puertos, y la importancia que adquiere desarrollar a su respecto políticas adecuadas que permite n implementar el pleno alcance y logro de los intereses nacionales.-

Vale al respecto simplemente recordar que aunque el Atlántico Sud es un océano que abarca el 13% de las aguas del planeta, que sus países linderos representan el 7,5% de la población mundial, que su comercio internacional resulta apro ximadamente un 2,5% del total mundial, de los cuales un

47% corresponde al frente americano representado por Argentina, Brasil y Uruguay y el restante 53% al frente africano.-

Resulta claro en similar orden de consideraciones que aunque el Atlántico Sur es ciertamente y por el momento, un espacio periférico al núcleo del poder político mundial situado indudablemente en el hemisferio norte, el interés global del mismo lo informa la importancia de sus recursos naturales y de las vías de comunicación que pueden surcarlo especialmente alrededor de América y de Africa; ya que la gran mayoría del comercio internacional argentino utiliza esta vía y porque adem ás es el camino natural para nuestra propia proyección antártica.-

Por ello y aunque la gran diversidad de autores se explayan con matices levemente diferenciados sobre el tema, puede razonablemente admitirse que los intereses nacionales argentinos en el mar y las correspondientes estrategias política s a desarrollar pasan por afirmar la soberanía en su jurisdicción; asegurar las comunicaciones comerciales mediante el desarrollo de una marina mercante con un perfil adecuado; modernizar la operatividad y funcionalidad de las construcciones portuar ias; preservar, aprovechar y explotar los recursos naturales del mar y de la plataforma submarina (pesca, petróleo, gas, algas, manganeso, enrgía eólica, etc.); desarrollar una industria naval eficiente y competitiva y generar y fomentar una adecuada conciencia marítima -hoy prácticamente inexistente- en las nuevas generaciones diligenciales.-

**** LA IMPORTANCIA DE LA NUEVA POLITICA PORTUARIA.-**

Definido como vimos y como de interés nacional el desarrollo y la modernización de las construcciones portuarias, de las vías navegables y de la infraestructura operativa portuaria; puede dimensionarse en toda su real magnitud la impor tancia de la desregulación y de la descentralización portuaria que en cumplimiento del plan integral de reforma del estado y reconversión administrativa organizaron diversos decretos del P.E.N y que culminara con la formalización de un programa globa l a partir de la sanción de la ley 24093 del 3 de junio de 1992; regulaciones normativas todas que más adelante comentamos en detalle y que se adjunta documentalmente en anexos.-

Es que dentro del tráfico interno e internacional de cargas de mercancías los puertos cumplen una función específica de indiscutible importancia por ser los operadores principales de las mercaderías que ingresan o egresan de un país.-En relación a los puertos argentinos, el enmarañado esquema de regulaciones burocráticas que regían sobre ellos había sido uno de los factores que más negativamente incidían en el aumento innecesario de los costos operativos y encarecí an el valor comparado de las mercaderías transportadas. De allí la importancia de la actual política de desregulación y descentralización portuaria que al eliminar las trabas legales e imposiciones múltiples ha de abaratar los costos operativos y est imular la intensificación del tráfico comercial.-

El sistema portuario argentino está integrado por un sistema de puertos fluviales (sobre el río Paraná y

sobre el Rio de la Plata) y marítimos (sobre el litoral atlántico). Sobre los primeros pueden operar buques de menor tonelaje y c alado que sobre los segundos; razón por la cual ha sido una constante el mayor costo operativo de los puertos fluviales.-

En cuanto al cobro de peajes; actualmente solo se paga por la utilización del canal artificial Emilio Mitre en el Río de la Plata aunque; en correlación con el sistema vial; existen en vía de estudioo y puesta en práctica diversos proy ectos de tarifación de paso por los ríos Paraná y de la Plata; con obligación de los concesionarios que resulten adjudicatarios del sistema de mantener constantemente la navegabilidad de los canales.-

Otro factor que incidía también negativamente en los costos operativos de los puertos argentinos era la excesiva burocratización del contralor administrativo, ya que practicamente seis ministerios y diversos organismos del estado (Junt a Nacional de Granos, Administración General de Puertos Sociedad del Estado, Prefectura Naval Argentina, etc.) habían creado una frondosa e intricada regulación que incidía sobre casi todas las actividades relacionadas con el comercio exterior; depri miendo innecesariamente la competitividad de nuestras mercaderías; sobre todo si se tiene en cuenta que el sistema de recaudación por tasas y servicios (entrada, faros, balizas, sanidad, practicaje, pilotaje, remolque, etc.) se habían establecido con un criterio fiscalista y recaudador y no con un criterio económico; sin que existiera relación alguna entre el costo y la utilidad del servicio prestado.-

El sistema ha sido minuciosamente desarticulado por una serie de decretos del P.E.N.; pero fundamentalmente

por el decreto 817/92 del 26 de junio de 1992 y por la ley general de puertos n° 24093 del 3 de junio de este año; la que vehic uliza, en la materia la estrategia del plan nacional de reforma integral del estado, planificando la descentralización por provincialización -con transferencia de dominio o de administración- o por privatización vía concesión a particulares de la ope ratoria funcional y comercial de la totalidad de los puertos del país; desregulando el control administrativo y simplificando y unificando la totalidad del control de habilitación y de gestío; resultando en tal sentido el soporte normativo fundamenta l habilitante y legalizante de la transferencia que efectuara la Nación a la Provincia de Buenos Aires el día 12 de junio de 1991 y conforme al Convenio suscripto por el Ministerio de Economía de la Nación y el gobierno de la Plata, Mar del Plata, Sa n Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones.-

BREVE RESEÑA HISTORICA DE LOS REGIMENES NORMATIVOS MAS IMPORTANTES DICTADOS EN MATERIA DE LEGISLACION FERROVIARIA Y ANALISIS DE LA ESTRUCTURA LEGAL ACTUALMENTE VIGENTE.-

I.- Tal como lo efectuásemos "ut infra" en relación a la legislación portuaria, corresponde ahora abordar un somero análisis de los regimenes legales mas significativos que tuvieran sucesiva vigencia en materia de legislación ferroviaria; para abordar a continuación la consideración y comentario del derecho positivo vigente que regula en el presente el esquema legal aplicable al actual sistema ferroviario.-

Previamente, y a manera de informal introito; no parece inoportuno ensayar - aunque sea en unas pocas líneas - una breve consideración acerca de la explosiva funcionalidad tecnológica, institucional y económica que la aparición del ferrocarril, como nuevo modo de transporte, significó en el desarrollo social y económico de las comunidades a nivel mundial y obvia y fundamentalmente en nuestro país en particular.-

Desde dicho punto de vista resulta decididamente indiscutible que el ferrocarril, como como medio y modo de transporte, tanto de cargas como de pasajeros, se constituyó indudablemente en uno de los desarrollos tecnológicos mas importantes de la humanidad y uno de los que mas influencia y consecuencias tuvo tanto en cuanto al despegue económico de innumerables comunidades cuanto al mejoramiento de la calidad de vida de sus integrantes.-

Es que si hasta su aparición; y consiguiente desarrollo;

todas las civilizaciones fundamentaban la posibilidad de su desplazamiento sobre tierra firme sobre la base y el soporte de la tracción animal; a partir de su desarrollo el ferrocarril dotó a la sociedad humana de una herramienta de circulación y transporte, de una velocidad y una capacidad de traslación y de tracción tan amplia que hasta las mismas interrelaciones de los factores geográficos - y naturalmente también las geopolíticas -se vieron revolucionariamente alteradas; convirtiendo a las vías férreas en tan o mas importantes que las vías de circulación acuáticas ya fueran fluviales o marítimas.-

El ferrocarril permitió que las zonas mediterráneas tuvieran a partir de entonces contacto estrecho con los litorales marítimos Las estaciones se convirtieron en polos de desarrollo comercial y urbano, tal como hasta entonces, lo habían sido exclusivamente los puertos.-

Las mismas vías marítimas clásicas se conmocionaron y dieron lugar a la aparición de nuevos puertos o la reactivación de algunos que languidecían porque las nuevas redes de circulación ferroviaria nuevos centros y nuevos esquemas de circulación de mercaderías y riquezas provenientes de inmensas regiones que hasta entonces habían quedado excluidas del tráfico comercial internacional por su relativo aislamiento o por la dificultad de sus comunicaciones externas.-

Y aunque la afirmación aparezca como aventurada puede sin embargo, indudablemente sostenerse, que a mas de un siglo y medio de su aparición, el modo de transporte ferroviario no ha sido aún desplazado en su importancia capital por ningún otro medio de

transporte; que el avión y el automotor se han constituido por el contrario en instrumentos integradores y complementarios del desarrollo ferroviario y que la estructura ferroviaria de una nación es todavía hoy la trama de circulación básica y fundamental tanto de sus sistemas de comunicación interna como de la posibilidad de conectarse a los esquemas de intercambios y transferencias comerciales externas internacionales.-

En el transcurso de este casi siglo y medio de vida el ferrocarril dio vida, pobló e integró a la casi totalidad de nuestro extenso territorio nacional y puede sin lugar a dudas afirmarse que en pocas regiones del mundo el ferrocarril ha sido un factor de progreso y desarrollo tan importante como lo fue en la República Argentina.-

Ya el 5 de setiembre de 1854 el General Urquiza, en su carácter de presidente de la Confederación Argentina sostenía que "...una de las mas preciadas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a su producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que se ha dado..." al refrendar el decreto por el que se encomendaba al ingeniero Allan Campbell el estudio de factibilidad de la línea de Rosario a Córdoba.-

Poco después; y desde entonces por casi mas de setenta años, se extendió y construyó la nervadura central de lo que hoy constituye la red ferroviaria nacional y a cuyos sucesivos regímenes legales de administración, dirección y explotación pasa remos a continuación a referirnos.-

II.- El primer ferrocarril argentino (el Ferrocarril Oeste) nació oficial e institucionalemnte el 12 de enero de 1854, fecha de la sanción de la ley de la provincia de Buenos Aires que, con la firma del Gobernador Pastor Obligado, acordó a un grupo de comerciantes de la ciudad de Buenos Aires una concesión para construir una línea ferroviaria que partiendo de la ciudad podía extenderse indefinidamente hacia el Oeste; produciéndose la inauguración oficial del primer tramo de la línea (de diez kilómetros de extensión) el 29 de agosto de 1857.-

A partir de entonces fueron numerosas las regulaciones provinciales y nacionales que se dictaron en materia ferroviaria, sobre todo como marcos regulatorios de las concesiones que sucesivamente se le fueron otorgando a compañías privadas de capital extranjero para la construcción de líneas nuevas o para la ampliación de las existentes; sin perjuicio de lo cual es válido sostener que la primera regulación legal integral de la materia ferroviaria la constituyó la ley 2873, también llamada " de ferrocarriles nacionales ", y sancionada en 1891.-

La ley regulaba la "...construcción y explotación de todos los ferrocarriles de la República así como las relaciones de derecho a que ellas dieron lugar..." (art.1*) y configuraba a los ferrocarriles públicos como nacionales o provinciales.- A renglón seguido se habilitaba la posibilidad de su explotación por empresas particulares concesionarias, detallándose puntualmente las obligaciones técnicas que deberían cumplimentar las mismas; razón por la cual puede afirmarse que este primer cuerpo de legislación integral ferroviaria funcionó principalmente casi como

un reglamento general técnico de tránsito ferroviario.-

Como organismo de control de gestión de las empresas titulares de las concesiones se creaba en la órbita del Ministerio de Obras Públicas la Dirección de Ferrocarriles cuyas atribuciones y competencias no aparecían sin embargo, claramente definidas por la ley.-

Finalmente, en su último capitulo, la ley incluía la descripción de determinadas conductas penales que se tipificaban como delitos contra la seguridad pública y el tráfico.-

Aunque producto de todo el espontaneismo y descontrol con el que se desenvolvieron las primeras épocas del desarrollo ferroviario nacional; etapa ésta además signada por la aparición y expansión de empresas concesionarias extranjeras (fundamentalmente británicas) que diseñaron la construcción y expansión de la red ferroviaria; la ley 2872 fue el primer intento útil de de relativa regulación y control de un nuevo modo de transporte que irrumpía revolucionariamente y que no reconocía antecedentes en un país en el que hasta ese momento el único medio y modo de locomoción había sido el constituido por la tracción animal o el ofrecido por las vías navegables.-

Algunos años mas tarde y cuando el sistema de concesiones a empresas extranjeras había ya cobrado su máxima preponderancia y dominaba casi todo el esquema troncal de la red ferroviaria nacional, se hizo necesario dictar una reglamentación legal que normativizara minuciosamente el régimen legal de las concesiones ferroviarias.-

Este cometido fue cumplimentado con la sanción de la luego conocida como " Ley Mitre " n* 5315 del 30 de setiembre de 1907.- Por el art. 1* se establecía concretamente que : " Todas las concesiones de ferrocarriles, sean líneas principales o ramales, que en adelante se acordaran serán regidas por las cláusulas de la presente ley; de acuerdo con la ley general de ferrocarriles n* 2873 ".-

Como dato significativo debe señalarse que por primera vez se introduce en una reglamentación ferroviaria la noción -fundamental para el derecho administrativo- del "pliego de condiciones" como base del contrato de concesión; sometiendo al mismo a la previa aprobación del Poder Ejecutivo : " El tren rodante, el peso de los rieles y accesorios y los demás materiales que se empleen en la construcción de la línea se especificarán en el pliego de condiciones que deberá ser sometido a la aprobación del Poder Ejecutivo" (art. 2*).-

Sin embargo lo medular del régimen y lo que en definitiva fue el eje y punto de partida de una interminable polémica - que sin duda todavía no ha finalizado, aunque referida actualmente a otros esquemas normativos - lo constituiría el régimen excensiones y privilegios que se establecían en los arts. 7*, 8* y 9* de la ley.-

Por el art. 7* la ley disponía como sujetas a expropiación por causa de utilidad pública "...las tierras cuya ocupación sea necesaria para las vías, estaciones, talleres, galpones de carga,etc....quedando el concesionario respectivo autorizado para

gestionar su expropiación con arreglo a la ley general de la materia ".-

Por el art.8* se eximía a las empresas concesionarias de todo tipo de derecho de Aduana en relación a las importaciones que debían efectuar para la explotación de las líneas y además se las excluía por un extensísimo plazo; hasta el 1 de enero de 1947; del pago de todo tipo de impuestos nacionales , provinciales y/o municipales.-

En relación a la regulación y control de las tarifas a aplicar por los concesionarios el Gobierno Nacional se autolimitaba en sus facultades de intervención, supeditándolas a la eventual circunstancia de que el producto bruto de la línea entres años seguidos excediera del 17% del capital reconocido por el Estado en acciones y obligaciones al otorgarse la concesión.-

Fácil es deducir que la ineficiencia en el control de gestión y el manejo discrecional de sus contabilidades permitieran que, al amparo de semejantes franquicias - ampliadas inclusive posteriormente por la ley 10657 a tasas, contribuciones y retribuciones de servicios - las empresas concesionarias establecieron de hecho un monopolio cerrado del transporte ferroviario y un manejo arbitrario y discrecional del esquema tarifario que solo pudo ser quebrado por la nacionalización general de todo el sistema operado a partir del 1* de marzo de 1948.-

III.- Con relación a la normativa vigente que regula actualmente la materia ferroviaria en sus distintos, variados y

multifacéticos aspectos; debe inicialmente advertirse que su tratamiento resulta necesariamente difuso por las profusa cantidad de reglamentaciones que a partir sobre todo, de la ley n* 23696 de" reformulación del estado " ; regula el proceso de privatización y provincialización del sistema ferroviario nacional.-

Es por ello que formulada esta advertencia preliminar, parece útil aclarar que no obstante lo expuesto, a los efectos del presente estudio - referido puntualmente a la optimización operativa del modo de transporte ferroviario con relación al esquema portuario del litoral fluvial y maritimo de la Provincia de Buenos Aires -resulta solo conveniente glosar y reseñar estrictamente el régimen legal y reglamentario general que normativiza actualmente a la materia ferroviaria y el esquema de privatización y descentralización delineado por la ley de reforma del estado y sus decretos reglamentarios correspondientes.-

La ley n* 18360; sancionada y promulgada el 17 de setiembre de 1969 resulta hoy todavia - por lo menos técnica y formalmente - el esquema legal medular de la reglamentación legal ferroviaria; aunque necesario es remarcar que la multiplicidad de las modificaciones introducidas en la materia por las sucesivas regulaciones dictadas especialmente con posterioridad y como consecuencia de la sanción de la ley 23696 de reforma del Estado; reduce a estrechos márgenes el espacio real de su actual operatividad funcional.-

Por el art.1* se crea la empresa Ferrocarriles Argentinos (F.A.) a la que se dota de la capacidad de las personas de

derecho privado con plena autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo, técnico, comercial, industrial y financiero.-Por el art.3* se delimita como su objeto "...la explotación de los ferrocarriles de propiedad nacional pudiendo desarrollar las actividades complementarias y subsidiarias que le resulten convenientes..." y se le asigna además todo lo referente a la construcción, explotación, administración de las nuevas líneas que construya la Nación o resulten de convenios celebrados con las provincias.-

En el art.4* y en veinticinco incisos se definen y delimitan puntualmente sus atribuciones, referenciándolas en general a la explotación y administración centralizada de todo el sistema troncal ferroviario nacional.-La dirección y control de la empresa la pone la ley a cargo de un Presidente, un Vicepresidente ejecutivo y un Consejo de Administración designados por el P.E.N. y cuyas funciones y competencias se detallan en los arts. 9 a 14; aunque debe recordarse al respecto que desde el 11 de julio de 1989 y de conformidad a lo ratificado posteriormente por los arts. 2* y 3* de la ley n* 23696 de emergencia administrativa y reestructuración del Estado; la empresa se encuentra integralmente intervenida.-

En el resto de su articulado, la comentada ley 18360 normativiza en detalle y puntualmente el régimen de contratación, de explotación, tarifario, contable, económico y financiero (arts. 15* a 31*) y en los arts. 32* a 36* el régimen de contralor, sindicatura y auditoría externa (actualmente casi totalmente derogado a partir de la creación de la Sindicatura de Empresas Públicas).-

Como dato significativo cabe acotar como régimen si en vigencia - obviamente en actual transición de reconversión y cancelación a partir de la operatividad del proceso de privatización y descentralización federal - a los arts. 26* y 27* de la ley 18360 que que dispone a cargo del Estado nacional y sin obligación de reintegro, la entrega periódica de partidas a fin de sufragar el déficit de explotación de la empresa (innecesario es recordarlo como estructural y permanente)y los planes de inversión aprobados por el P.E. y al art.39* que dispone :"...Ferrocarriles Argentinos no podrá ser declarada en quiebra..." y que el Estado Nacional garantiza integralmente, con cargo a rentas generales, las deudas de la empresa y sus déficit operativos; aunque claro está, muchos de estos aspectos y con excepción de la cobertura del déficit operativo que se mantiene estrictamente vigente; han sido estructuralmente modificados por las leyes 23696 y 23697 y sus decretos reglamentarios.-

IV.- Innecesario parece remarcar ahora que son la ley 23.696 (usualmente conocida como de " emergencia administrativa y reestructuración del Estado" o de "Reforma del Estado") y decretos reglamentarios N* 1105/89 aplicable en general; y N* 666 /89 y N* 1141/91 particulares en lo que hace a la materia ferroviaria; y el N* 502/91 que reorganiza el aparato administrativo de la empresa Ferrocarriles Argentinos; los esquemas normativos que que regulan actualmente en su casi totalidad el tema ferroviario; por lo menos en lo que hace al objeto del presente estudio.-

A) La ley 23696; a la que ya aludimos antes de ahora en

diversas oportunidades; es sin duda el instrumento jurídico fundamental de la reformulación administrativa, y en lo que atañe al núcleo del objeto temático en estudio incluye, como veremos en detalle "ut infra", el programa legal directriz de la reconversión ferroviaria.-

La ley de reforma administrativa incorpora distintos contenidos temáticos que someramente analizados y comentados resultan ser los siguientes :

1) Reordenamiento y racionalización de empresas públicas.- La ley dispone en sus arts. 2* a 4* la intervención directa de la totalidad de los organismos, sociedades y empresas públicas por un plazo determinado (que ha sido sucesivamente prorrogado hasta el presente) promoviendo su reestructuración (art. 9*) ya sea mediante privatización; cuando así lo disponga una ley nacional específica - de hecho, la misma ley incluye en dos anexos la lista inicial de empresas a privatizar y las modalidades específicas de instrumentación que se disponen para cada caso - o mediante la modificación de su situación jurídica en el caso de las empresas que permanecen en la órbita de la esfera estatal.-

Efectuada la declaración legal impuesta por el art. 9* el P.E. debe ejecutar la ley a través de la sanción e implementación de los decretos-planes correspondientes - los que en el caso del sistema ferroviario resultan ser los decretos N* 666/89 y 1141/91 - que establezcan puntualmente las caracteristicas de las modalidades instrumentales para cada caso concreto de privatización.-

Cabe aclarar que en la reformulación administrativa que planifica la ley, las herramientas instrumentales no se agotan en las privatizaciones propiamente dichas; ya que entre tales instrumentos se incluyen además — y en lo que al tema de la reconversión ferroviaria atañe especialmente —provincializaciones; municipalizaciones; cooperativizaciones; privatizaciones parciales,etc. (art. 15* y cctes.).—

2) Caracterización del Programa de Propiedad Participada (arts 21* y 22*).—Por el cual y conforme lo hemos ya comentado anteriormente, pueden llegar a ser sujetos adquirentes de todo o parte del capital accionario de las empresas sujetas u organismos sujetos a privatización no solo los mismos empleados con relación de dependencia del ente a privatizar, sino además los usuarios titulares de los servicios prestados por el mismo y aún los los productores de materias primas cuya industrialización y/o elaboración constituye el objeto principal del organismo reestructurado.—

3) Reformulación y ordenamiento de los contratos estatales (art.48*).— Por este régimen de excepción se autoriza al P.E.N. a resolver unilateralmente los contratos de locación de obra pública cuyo sinalagma hubiera sido gravemente alterado en su situación financiera producto de la inflación.—

4) Con algunas excepciones puntuales (créditos laborales o provenientes de acciones de daños y perjuicios ; repetición de tributos,etc.) se suspenden por un plazo determinado ; posteriormente también prorrogado; la ejecución compulsiva de condenas judiciales que obliguen al Estado Nacional al pago de

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel
Belgrano

sumas de dinero.-

5) Resguardo de la situación laboral del trabajador público durante las privatizaciones y Plan de Emergencia del Empleo.-
Se garantiza la continuidad de la aplicabilidad de las instituciones legales; convencionales y administrativas del derecho del trabajo a los empleados del Estado afectados por las privatizaciones (art. 41*); manteniendo sus derechos y obligación es en materia previsional y de obra social.-
Se implementa además un plan de afectación de fondos para obras públicas que requieran mano de obra intensiva licitadas y contratadas por las municipalidades (art. 59*).-

6) En lo que se refiere especificamente a la materia ferroviaria; debe señalarse que la empresa Ferrocarriles Argentinos resulta intervenida en virtud de lo dispuesto por los arts.2* a 4* de la ley; y que en el Anexo 1 - como directriz y antecedente del decreto 666/89 -se incluye a dicha empresa tanto a lo que se refiere a transporte de pasajeros y/o de cargas ; como la infraestructura de servicios; en el régimen de concesiones; en tanto que con relación al régimen legal de éstas últimas , reglado por la ley 17520; se reforma dicho estatuto legal conforme al siguiente esquema: Art. 58* .-Incorporase como párrafo 2* del art. 1* de la ley 17520,el siguiente: " Se aclara que podrán otorgarse concesiones de obra para la explotación, administración, reparación, ampliación, conservación o mantenimiento de obras ya existentes, con la finalidad de obtención de fondos para la construcción o conservación de otras obras que tengan vinculación física, técnica o de otra naturaleza con las primeras, sin perjuicio de las inversiones previas que deba realizar el

concesionario.- Para ello se tendrá en cuenta la ecuación económico-financiera de cada emprendimiento, la que deberá ser estructurada en orden a obtener un abaratamiento efectivo de la tarifa o peaje a cargo del usuario.-

La tarifa de peaje compensará la ejecución, modificación, ampliación, o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva. En cualquier caso, las concesiones onerosas o gratuitas, siempre que las inversiones a efectuar por el concesionario no fuesen a ser financiadas con recursos del crédito a obtenerse por el Estado o por el concesionario con la garantía de aquél, podrán ser otorgadas por el ministro de Obras y Servicios Públicos mediando delegación expresa del Poder Ejecutivo Nacional, delegación que podrá efectuarse en cualquier estado del trámite de adjudicación, incluso con anterioridad a la iniciación del procedimiento de contratación que corresponda según el régimen de la presente ley".-

Incorporase como párrafo 2* del inc. c del art.2* de la ley 17.520 el siguiente: "Aclarase que no se considerará subvencionada la concesión por el solo hecho de otorgarse sobre una obra ya existente".-Sustituyese el inc. c del art. 4* de la ley 17.520 por el siguiente: "c) Por contratación con sociedades privadas o mixtas. En tal caso se admitirá la presentación de iniciativas que identifiquen el objeto a contratar, señalando sus lineamientos generales".-

Si la entidad pública concedente entendiere que dicha obra y

su ejecución por el sistema de la presente ley, es de interés público, lo que deberá resolver expresamente, podrá optar por el procedimiento del inc. a o bien por el concurso de proyectos integrales. En tal caso convocará a la presentación de los mismos mediante anuncios a publicarse en el Boletín Oficial y en dos (2) diarios de principal circulación a nivel nacional por el término de cinco (5) días. Dichos anuncios deberán explicitar la síntesis de la iniciativa, fijar el día, hora y lugar de la apertura. El término entre la última publicación de los anuncios y la fecha de presentación de ofertas será de treinta (30) días corridos como mínimo y noventa (90) días corridos como máximo ,salvo supuestos de excepción debidamente ponderados por el ministro competente en los que se podrá extender el plazo máximo.-

De existir una oferta más conveniente que la presentadas por quien tuvo la iniciativa, según acto administrativo debidamente motivado, el autor de la iniciativa y el de la oferta considerada más conveniente, podrán mejorar sus respectivas propuestas en un plazo que no excederá de la mitad del plazo original de presentación.-

El acto de apertura, la continuación del procedimiento licitatorio, la adjudicación y posterior continuación del contrato se regirán en lo pertinente por los principios de la ley 13.064, sin perjuicio de lo dispuesto por el art. 1* de la presente".-

B) El decreto n* 1105/89 del 20 de octubre de 1989 reglamentó minuciosamente todos los aspectos de la ley madre de reestructuración del Estado y en lo que hace a su incidencia en relación a la materia estrictamente ferroviaria; y teniendo en

consideración que en el Anexo 1 de la ley 23696 se indica expresamente a la "concesión" de servicios como la modalidad instrumental mediante la cual debe operativizarse la privatización del sistema ferroviario nacional, es dable señalar la importancia fundamental del art. 15* de la norma reglamentaria comentada por el cual se establecen los requisitos que deben contemplar los permisos, concesiones o licencias para explotación de servicios públicos que se otorguen como consecuencia de un procedimiento de privatización; ordenando expresamente la inclusión de :

a) la determinación precisa de los servicios comprendidos ;

b) el plazo de la concesión y el de su eventual prórroga;

c) el ámbito geográfico comprendido;

d) las obligaciones puntuales del concesionario;

e) los derechos comprendidos en la concesión;

f) el régimen tarifario a aplicar por el concesionario con intervención del Ministerio de Economía;

g) el régimen sancionatorio;

h) los regímenes de rescate o reversión, en su caso;

i) la información a suministrar por el concesionario; y

j) los beneficios tributarios y/o impositivas que se acuerden al concesionario.-

Por el art. 18* se disponen y establecen las características a las que deberán ajustarse los correspondientes pliegos de condiciones y los organismos responsables de su confección; remarcándose como directrices en tal sentido los de máxima transparencia, publicidad y celeridad; y en el caso de llamado a licitación pública o concurso público se describen con toda minuciosidad los requisitos y formalidades a los que deberá ajustarse el mismo.-

C) El decreto-plan dictado en cumplimiento del art. 15* de la ley 23696,y correspondiente específicamente al sistema ferroviario nacional es el n* 666/89 del 1 de setiembre de 1989.-

Sin perjuicio de que "ex ante" nos hemos ocupado en general del mismo;cabe ahora señalar que en cumplimiento del plan integral de reestructuración estatal diseñado por, la ley de reforma del Estado; el decreto instrumental planifica toda una serie de medidas, tanto estructurales como coyunturales cuyas finalidades y objetivos consisten, a tenor de sus considerandos, en disminuir la necesidad de financiamiento;el incremento del transporte de cargas y de los ingresos por dichos conceptos y el aumento de la recaudación de los servicios de pasajeros urbanos y suburbanos.-

No obstante ello; resulta imprescindible aquí señalar que, a mas de tres años de su sanción, la política de privatización para el área ha sido sustancialmente profundizada y desde que no se prevee que al final del proceso permanezcan servicios de ninguna índole en la órbita de las prestaciones atendidas por el Estado Nacional - a tenor de las diversas resoluciones dictadas durante el año en curso por la Secretaría de Transporte tendientes a transferir a las provincias interesadas los servicios no incluidos en llamados a licitación pública y a cancelarlos en caso de indiferencia al respecto por parte de los gobiernos provinciales - no cabe sino concluir que los servicios de carga que atiendan las terminales portuarias de la provincia de Buenos Aires deberán ser necesariamente efectivizados por operadores concesionarios privados que presenten iniciativas al respecto por el sistema de concurso de proyectos integrales en el caso de ramales no

incluidos en licitaciones públicas; y/o empresas u organismos provinciales.-

Resulta de significativa importancia señalar que la enunciación de los objetivos básicos implementados y ordenados por el decreto-plan pueden sucintamente resumirse y ordenarse de acuerdo al siguiente esquema"

1) Racionalización de gastos de explotación y revisión y ordenamiento de gastos en personal.-

2) Reordenamiento del plan de inversiones con especial gravitación de las destinadas al incremento del transporte de cargas.-

3) Racionalización de los servicios nocturnos de pasajeros,urbanos y suburbanos.-

4)Descentralización y reestructuración del aparato burocrático de la empresa.-

5) Aceleracion del proceso licitatorio del ramal Borges - Delta.-

6)Impulso del llamado a licitación nacional e internacional para la implementación de un sistema alternativo de expendio y control de boletos en los servicios urbanos e interurbanos.-

7) Impulso del llamado a licitación para la explotación del servicio de encomiendas y paquetería.-

8) Aumento de la operatividad del transporte multimodal.-

9) Incremento del aporte de material tractivo y remolcado por parte de operadores y cargadores privados.-

10) Incrementar la incorporación de material rodante mediante contratos de leasing.-

11) Utilizar la capacidad de la industria ferroviaria nacional para la renovación del material rodante,vías y obras de arte.-

12) Reorganizar y racionalizar los talleres de la empresa.-

13) Vender, alquilar y/o concesionar los inmuebles necesarios para

la explotación ferroviaria.-

14) Impulsar la provincialización y municipalización de ramales .-

15) Clarificar y sincerar el ordenamiento contable de la empresa.-

De conformidad a lo establecido por el Anexo 1 de al ley 23696 el decreto-plan (art.4*) dispone taxativamente la figura de la concesión integral de explotación de líneas o sectores de la red ferroviaria nacional como modalidad de reestructuración administrativa para el área; definiendo como ya hemos visto a la misma como como el sistema por el cual el concesionario asume la explotación comercial, la operación de trenes y atención y mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos.- Solamente para casos excepcionales se prevee recurrir a la concesión parcial de servicios.-

A los fines de nuestro estudio y dado de que; como veremos; la profundización de la reorganización en el área hace que la totalidad del sistema deba ser concesionado; privatizando, provincializando o municipalizando; resulta significativo señalar que - atento a que está actualmente en plena ejecución el proceso licitatorio de los distintos ramales ; algunos de los cuales tienen acceso directo o periférico a los distintos sistemas portuarios de la Pcia. de Buenos Aires - que en cuanto a la participación estricta del sector privado el decreto-plan establece puntualmente (art.6*) que la adjudicataria de cada licitación deberá constituir una Sociedad Anónima Concesionaria en los términos de los arts. 163* a 307* de la ley 19550; pudiendo preveer sus estatutos una determinada categoría de acciones a distribuir conforme al Programa de Propiedad Participada regulada

por el capitulo III de la Ley 23.696.-

D) La creación de la Administración de los Ferrocarriles Suburbanos que fue dispuesta por la resolución de Ferrocarriles Argentinos n* 156/89 y el decreto ratificatorio n* 502 del 25 de marzo de 1991; significa una profunda escisión administrativa, operativa y funcional de la empresa y resulta de importancia a los fines de nuestro estudio porque transfiere al área de la nueva sociedad explotadora que se crea (FE.ME.SA.) toda la red de servicios urbanos y suburbanos de pasajeros incluyéndose infraestructuras , materiales e inmuebles de ramales entre los que obviamente se encuentran algunas que sirven directa y/o perifericamente al puerto de La Plata y su zona de influencia (por ej. los ramales Plaza Constitución - La Plata - Rio Santiago; Plaza Constitución - Glew - Altamirano; y Bosques - Berazategui entre otros) .-

La originalidad de esta nueva creación empresaria estriba en que resulta ser una sociedad anónima creada en los términos de la ley de sociedades n* 19.550; pero cuyo capital pertenece en un 99% al Estado Nacional (decerto 502/91, art.1) derivando a partir de la fecha de su creación - que el decreto en cuestión fijó en el dia 1* de abril de 1991 - en la titular dominial de los bienes inmuebles de propiedad ferroviaria ubicados en el Area Metropolitana Buenos Aires cuya delimitación geográfica la puntualiza el art.17* incluyendo los ubicados en los Partidos de la Pcia. de Buenos Aires que a continuación se ennumeran : AVELLANEDA - ATE.BROWN -BERAZATEGUI - BERISSO - BRANDSEN -CAMPANA - CAMUELAS - ENSENADA -ESCOBAR - E. ECHEVERRIA - E. DE LA CRUZ - F. VARELA - LAS HERAS - GRAL. RODRIGUEZ - GRAL. SARMIENTO

- LA MATANZA - LA PLATA - LANUS - LOBOS - LOMAS DE ZAMORA - LUJAN - M. PAZ - MERCEDES - MERLO - MORENO - MORON - PILAR - QUILMES - SAN FERNANDO - SAN ISIDRO - SAN MARTIN - SAN VICENTE - TIGRE - TRES DE FEBRERO - V. LOPEZ Y ZARATE.-

La nueva empresa se hace cargo además de la titularidad del material rodante y bienes muebles afectados a la explotación ferroviaria en dicha área urbana y suburbana.-Como dato significativo debe pormenorizarse que el art. 20* del decreto comentado fijaba un plazo de 90 días (incumplido en término) para que la empresa elevara al Poder Ejecutivo el plan integral de privatización de sus servicios.-

E) El decreto marco que regula las modalidades a las que deberán ajustarse las concesiones que en cumplimiento de la ley madre n* 23.696 y su decreto reglamentario n* 1105/89 se operativicen en el area de Ferrocarriles Argentinos, es el N* 1141 del 14 de junio de 1991.-

Debe remarcarse que solo resulta aplicable a las concesiones funcionalizadas en el marco de la ley 23.696 con relación a los servicios prestados por ferrocarriles Argentinos; por lo que cabe concluir que por el contrario, el mismo no es aplicable a las privatizaciones y/o concesiones que se dispongan en relación a los servicios prestados actualmente por FE.ME.SA. de conformidad a lo dispuesto por el art. 20 del decreto 502/91 y el art. 1 de sus estatutos sociales incluidos como Anexo 1 de dicha norma reglamentaria.-

V.- EL CONCEPTO DE CONCESION FERROVIARIA Y LOS SISTEMAS DE

PRIVATIZACION FERROVIARIA EN EL MARCO DE LA ACTUAL NORMATIVA JURIDICA APLICABLE Y SU RELACION CON LOS POSIBLES SISTEMAS DE OPERATIVIZACION DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-

Es hoy un lugar común, instalado desde hace ya largos años en la mayoría de la opinión pública - y eje, además, de una interminable discusión sobre cuyas reales motivaciones y veracidad y sinceridad de los fundamentos resulta realmente difícil expedirse con total certeza dada la multiplicidad de factores políticos, económicos y hasta sociológicos que se entrecruzan - el que los servicios ferroviarios deben ser inmediatamente; y de cualquier modo; eficientizados.-

Los usuarios directos porque comprueban diariamente la deficiente calidad de las prestaciones (incumplimientos de horarios, cancelaciones imprevistas, falta de higiene, irregularidad de las frecuencias,etc.).-Y el resto de la población porque contribuye a sufragar con sus impuestos y contribuciones un déficit operativo crónico al que poderosos medios de comunicación masiva señalan ligera - o interesadamente - como absolutamente eliminable mediante la magia automática de la privatización masiva; soslayando sin mayores precisiones que gran parte del componente financiero del déficit operativo lo constituye el gasto social de asistencia y promoción que se realiza a través del servicio ferroviario; el cual por su naturaleza resulta imposible de medir en términos estrictamente económicos pero que por su improductividad; desde una óptica empresarial y lucrativa; aparece como de difícil, por no decir imposible, privatización.-

Formulada ésta, a nuestro juicio imprescindible, consideración previa resulta en cambio cierto admitir que el saneamiento de las finanzas públicas, el reordenamiento de la asignación de gastos y recursos, la reactivación del desarrollo de nuestro comercio tanto interno como internacional y en fin la eficientización y mejoramiento de la calidad de la gestión operativa de los servicios públicos -objetivos todos, estos, delineados claramente y estructurados y ordenados por por las leyes de reformulación administrativa y emergencia económica N* 23.696 y 23.697 y sus decretos reglamentarios de toda índole dictados en su consecuencia ; algunos de los cuales hemos ya analizado en cuanto a sus detalles mas importantes relacionados con la materia ferroviaria - hacen por supuesto aconsejable la reestructuración ; mediante privatización; de determinados servicios ferroviarios.-

Como la ley de reforma del Estado N* 23696 de 1989, ya incluía en su anexo 1 a la Empresa - hasta entonces íntegramente pública - Ferrocarriles Argentinos entre las sujetas a privatización, una primera aproximación al tema nos indica que ad-inicio ya se encontraba cumplido en cuanto al tema ferroviario el requisito de la ratificación por ley del Congreso que en relación a las privatizaciones ordenadas P.E.N. impone el art. 9* de la Ley .-

Cabe ahora recordar, que; como hemos visto en materia de privatizaciones ferroviarias el instrumento exclusivo designado por la ley ; es la "concesión" (Ley 23696, anexo 1) directriz administrativa que como también ya hemos comentado fue inicial y absolutamente implementada con el Decreto Plan correspondiente N*

Con relación a la "concesión", figura típica del Derecho Administrativo, la Ley de Reforma del Estado diseña dos aspectos diferenciados de la misma; la primera en el art. 17 y la restante en los arts. 57 y 58.-En los arts. 57 y 58 se alude claramente a la concesión de obra pública, sistema por el cual a grandes rasgos; y como es sabido; el Estado habilita la construcción de una obra pública nueva o la reparación de una existente sin afrontar directamente la financiación correspondiente; la cual es sufragada por los usuarios mediante el pago de tasas, tarifas o peajes que son directamente recaudados por el concesionario.-

La concesión de obra pública tiene en nuestro ordenamiento jurídico una regulación puntual y precisa: La Ley 17520 cuyo art. 1º es ampliado por el art. 58 de la Ley de Reforma del Estado en los términos que ya hemos citado y comentado más arriba.-

El art. 17 en cambio se refiere únicamente a las modalidades y/o formas con las que pueden tener lugar las privatizaciones y dado que allí se describe a la concesión sin ningún agregado ni calificativo y que tampoco lo hace en el anexo 1 de la Ley cuando dispone simplemente a la concesión como forma de privatización en materia ferroviaria; no cabe sino concluir que a su respecto la clara voluntad del legislador ha sido admitir para el caso las tres formas clásicas de concesión: esto es la de obra pública, la de uso y la de servicios; conclusión ésta que además aparece expresamente apuntalada por las disposiciones del art. 11 (primer párrafo) de la Ley.-

Hemos visto antes la caracterización general del concepto de "concesión de obra pública" (el Estado delega la construcción de una obra pública en un particular al cual le permite en un plazo determinado su explotación como compensación del financiamiento de una obra que el mismo afronta inicialmente) y hemos también recordado que el estatuto legal del sistema lo constituye la ley 17520 reformada por el art. 58 de la ley de reconversión administrativa.-

La "concesión" de servicios públicos (contrato mediante el cual el Estado asigna durante un plazo la organización , el funcionamiento y explotación de un servicio público a un particular que actúa por su propia cuenta y riesgo y que se retribuye con la recaudación que efectúa respecto al precio del servicio que pagan los usuarios) y la concesión de uso de un bien de dominio público; no tiene en cambio aún regulación legal integral específica en nuestro derecho positivo, a excepción de la prescripción contenida en el inciso 7* del art. 15 de la Ley de Reforma del Estado N* 23696 con relación al cual el art. 11 del Decreto Reglamentario N* 1105/89 dispone taxativamente: Art. 11:" Luego de sancionada y promulgada la Ley que apruebe la declaración de "sujeta a privatización", o a partir de la vigencia de este reglamento en el caso de las sociedades comprendidas en el párrafo 2do. del art. 8 de la ley 23696, el Ministro o Secretario de la Presidencia de la Nación en cuya jurisdicción se encuentre el ente, empresa o sociedad a privatizar iniciará, de inmediato y de oficio, los procedimientos tendientes a la privatización, aplicando estrictamente el principio de celeridad, economía, sencillez y eficacia en los trámites, previsto en el art. 1* inc. b de la ley 19549 y su modificatoria 21686. A tal efecto la

autoridad de aplicación podrá constituir comisiones de trabajo específicas con los cometidos que se les asignen. En los casos en que se aplique un programa de propiedad participada, un representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social integrará dichas comisiones. En los supuestos previstos en el 3er. párrafo del art.11 de la ley 23696, deberá invitarse al Gobierno de la Provincia que corresponda a designar su representante en dichas comisiones de trabajo. Se podrá proceder a la contratación de asesores de las comisiones de trabajo cuando ello resultare necesario.-La ejecución de obras por la modalidad y concesión de obra pública estará regida por la ley 17520, con las reformas introducidas por los art. 57 y 58 de la ley 23696 y su reglamentación, normas que serán también de aplicación para la concesión de obras alcanzadas por la declaración de "sujeta a privatización". El régimen de la concesión de obra pública será de aplicación analógica, hasta tanto se sancione el cuerpo normativo pertinente , a las concesiones de uso y servicio que no tengan por objeto principal la ejecución de obras nuevas o de mantenimiento, reparación o ampliación en cuyo caso regirá en forma directa el régimen jurídico de la concesión de obra pública".-

Del juego de esta normativa se desprende a nuestro juicio la columna vertebral del esquema jurídico legal de la privatización ferroviaria: si la concesión de servicio no implica como finalidad principal y única la ejecución de obras nuevas o el mantenimiento de las existentes se aplicará por analogía el régimen legal de la concesión de obra pública, el que en cambio será obviamente directamente aplicable si se trata de una específica concesión de obra pública.-

En consecuencia del esquema legal descripto, y coherentemente con el mismo hemos visto como el Decreto Plan o Decreto Marco de Reestructuración Ferroviaria N* 666 del 1* de Septiembre de 1989; contiene e implica en su desarrollo normativo todas las formas de concesión descripta:concesión de servicios, integrales o parciales (art. 4); concesión de uso de bienes del dominio público, (art. 1* inciso" n "); concesión de obra pública (art. 1* inciso "e").-

De lo expuesto parece claro deducir que en general en materia de concesiones ferroviarias - y dado el cronico estado de obsolecencia que presentan las instalaciones y el material tractivo y rodante del sistema y la aguda desinversión que padece el mismo desde hace ya largos años- la mayoría de las concesiones no podrán ser exclusivamente de servicios debiendo en cambio adoptar alguna forma combinada que incluya también a la concesión de obra pública.-

Es claro que, como viene sucediendo hasta el momento, una iniciativa determinada en este aspecto puede originarse tanto en el propio estado que debe financiar los estudios del proyecto y alternativas para su realización y diseñar el pliego pertinente para el correspondiente llamado a licitación pública (ley 23696 arts. 11, 15, 17, etc.) y su Decreto Reglamentario N* 1105/89 (arts. 57 y 58).-

Pero la iniciativa puede también partir del sector privado proponiendo al Estado el proyecto, afrontando los costos de los estudios de factibilidad previos y sometiéndose oportunamente sin privilegios especiales y si el Estado al proyecto como de interés público; a procedimientos de selección abiertos para todos los

interesados, ya sea mediante licitación pública o mediante concurso de proyectos integrales (art. 58 inc. "i" Decreto Reglamentario 1105/89).-

Este esquema jurídico inicial de reformulación administrativa del sistema ferroviario; que necesario es ahora recordar no se agotó en el diseño de la ley 23696 y del Decreto Plan N* 666/89 en la mera privatización sino que incluye la implementación de la reestructuración ferroviaria por provincialización y/o municipalización;se ha visto ahora profundizado y descentralizado, no solo por el desdoblamiento del aparato administrativo y de explotación de la empresa Ferrocarriles Argentinos operativizado en relación a los servicios de pasajeros a partir de la creación de la empresa FE.ME.SA. (Decreto 502/91) sino además por la decisión política del Poder Ejecutivo de transferir definitivamente a las Provincias la casi totalidad de los servicios residuales que aún no estuvieran incluidos en un llamado a licitación (véase por ejemplo, en relación a la Provincia de Buenos Aires la nota N* 69 de fecha 4 de Febrero de 1992; originada por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación por la cual se invita a la provincia a pronunciarse acerca de su interés en la transferencia de determinados servicios de pasajeros).-

Como la totalidad de los accesos ferroviarios directos o periféricos al Puerto Bonaerense de La Plata, se encuentran ubicados en el Area Metropolitana Buenos Aires; definida geográficamente por el art. 17 del dec. 502/91; cabe recordar lo dispuesto por el art.20 del referido decreto que otorga un plazo a FE.ME.SA. para proponer al Poder Ejecutivo el Plan de

Privatización de sus servicios, refiriéndonos sin embargo al marco legal de la ley 23696.-

Sin embargo cabe acotar que el art.1 del mencionado decreto 502/91 diseña a FE.ME.SA. como una sociedad anónima típica del derecho privado en los términos de los arts. 163 a 307 de la Ley 19550, que el art. 14 excluye expresamente a su respecto la aplicabilidad de los regímenes de las leyes de obras públicas, de contabilidad, de procedimientos administrativos y en general de las normas o principios del Derecho Administrativo y que los arts. 4 y 5 inc. 23 de sus estatutos sociales habilitan a FE.ME.SA. para llevar a cabo por sí o por intermedio de terceros o asociados o asociada a terceros la explotación de sus servicios y a tal efecto a otorgar concesiones totales o parciales de sus obras o servicios.-

Si bien es cierto que FE.ME.SA. solo administra la explotación de los servicios de pasajeros en el Area Metropolitana Buenos Aires como el Decreto 502/91 le transfiere la totalidad de los bienes muebles e inmuebles afectados a la explotación, resulta claro que los transportes ferroviarios de carga que accedan a la zona portuaria de La Plata, deberán convenir con la misma (o con sus concesionarios en el futuro), y ya se trate de organismos provinciales u operadores privados también concesionarios; alternativas de peajes y tarifas por la utilización de la infraestructura a su cargo; convenios que dada la forma jurídica societaria de FE.ME.SA.; deberán ser preferentemente típicos acuerdos de derecho privado.-

Como puede verse el esquema institucional legal habilita una

intrincada y multifacética posibilidad de relaciones jurídicas entre los operadores ferroviarios de carga (sean provinciales por transferencias de servicios, o concesionarios directos privados de Ferrocarriles Argentinos) que decidan funcionalizar y operar los accesos ferroviarios a la zona del Puerto de La Plata y la misma Provincia de Buenos Aires o sus Municipalidades atravesadas por los ramales correspondientes; la empresa FE.ME. SA. o sus futuros concesionarios cuando se utilicen lugares, vías u obras de la que la misma es titular exclusiva; y hasta aún con el Estado Nacional cuando se precise la utilización de lugares sometidos a la jurisdicción nacional; aunque claro está en este último aspecto el traspaso de los Puertos a la jurisdicción provincial bonaerense ha hecho casi desaparecer íntegramente esta última posibilidad.-

La casuística del tema impide una caracterización general y puntual; no obstante lo cual se sugerirán oportunamente algunos modelos posibles y alternativas de convenios.-

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE SITUACIONES JURIDICAS PUNTUALES REFERIBLES A LA OPTIMIZACION DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE LA PLATA.-

Atento a las características del tema estudiado por el presente informe resultan diversas y múltiples - en realidad no podrían ser abarcados en su totalidad, por la puntualidad de una individualidad multifacética que excedería ciertamente los marcos de nuestro objeto específico - las alternativas jurídicas que que ofrece la posibilidad de optimizar y eficientizar los accesos ferroviarios al puerto de La Plata.-

Hay sin embargo dos situaciones puntuales que se interrelacionan estrechamente y cuya verificación y desarrollo operativo concreto dotan de sentido real y proporcionan metas tangibles a la viabilidad de in formes como el presente; sin duda destinados a proponer y a sugerir cursos de acción determinados en temas específicos, a las políticas macroeconómicas nacionales y regionales insertadas en los marcos del nuevo modelo de desregulación económica y reestructuración administrativa que intenta poner término definitivo al crónico estado de postración económica y crisis de desarrollo; que sufre nuestro país desde hace tantos años.-

Nos referimos concretamente a :

1 * La implementación definitiva de la proyectada Zona Franca comercial e industrial en el puerto de La Plata ; sus consideraciones y antecedentes jurídicos, normativos e institucionales y;

2 * La reactivación y rehabilitación de los ramales ferroviarios actualmente clausurados que sirven en la zona de influencia del puerto de La Plata (de los que solo formularemos una enunciación general) y concreta y específicamente la del denominado "ex Ferrocarril Provincial" (técnicamente ramal P-1 de la línea General Belgrano) que unía la estación Avellaneda con la ciudad de La Plata; situación ésta que estudiaremos en particular, agregando además una propuesta de reprovincialización del mismo en los marcos de la ley 23696 y sus decretos reglamentarios y el modelo del acuerdo -convenio que podría suscribirse en tal sentido entre Ferrocarriles Argentinos y la Provincia de Buenos Aires.-

Como puede verse ambas cuestiones; implementación definitiva de la Zona Franca en el puerto de La Plata; y rehabilitación y reestructuración de accesos ferroviarios con alcance a la zona portuaria de dicha ciudad ; constituyen temas interrelacionados ; inescindibles e impensables separadamente o fuera de una política integral de reactivación industrial y económica a la que pueda servir un estudio de objeto como el del presente informe.-

1a.- LA DELIMITACION JURIDICA Y ECONOMICA DEL CONCEPTO DE ZONA FRANCA - ANTECEDENTES Y POSIBILIDADES DE IMPLEMENTACION DEFINITIVA DE UNA ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE LA PLATA.-

En la idea y en el concepto de Zonas Francas debe

concretamente ubicarse la necesidad económica de establecer espacios geográficos perfectamente delimitados dentro de un territorio nacional, en el cual no rijan ni las reglamentaciones arancelarias ni aduaneras ni gran parte del resto de las tributaciones aplicables y vigentes en el resto del país; y para el cual se establecen, además, regímenes específicos de promoción y/o subsidios.-

El objetivo es generar un ambiente espacial de total y absoluta libertad económica con íntegra desgravación de aranceles de importación y exportación que propicie la multiplicación de los intercambios y transferencias comerciales desde y hacia el exterior; y en el que se favorezca la radicación de industrias estrictamente orientadas a la exportación.-

Las Zonas Francas pueden ser comerciales ; cuando simplemente se diseña un enclave dentro de un territorio aduanero nacional dentro del cual es totalmente libre de derechos de importación de bienes y materias primas las que pueden o no, ser sometidas a transformaciones poco significativas (embalajes, tareas de presentación,etc.) y cuya posterior exportación es igualmente libre de todo tipo de derechos y retenciones.-

Son además industriales (ZOFRIN , en la jerga técnica de los especialistas en comercio exterior) cuando lo que se propicia es la instalación, dentro del enclave, de empresas industriales en las que se elabora y transforma la materia prima y los bienes ingresados también libres de derechos y la exportación masiva de los productos elaborados también se efectúa libre de aranceles de exportación, retenciones y todo otro tipo de

tributos.-

A los efectos arancelarios aduaneros es normal considerar a las operaciones de ingreso o de egreso de mercaderías entre la Zona Franca (comercial o industrial) y el territorio nacional en el que se encuentra situado como operaciones típicas de importación o exportación según el caso y sujetas al régimen aduanero general.-

El estímulo al incremento de la actividad comercial o industrial dentro de la Zona Franca puede ser incentivado con medidas adicionales tales como subsidios (implícitos o explícitos); legislación laboral flexibilizada; tipos de cambio preferenciales; gastos de infraestructura a cargo del gobierno del territorio anfitrión,etc.).-

Las Zonas Francas se establecen e instalan en terrenos perfectamente cercados, circundados por controles y delimitados y aislados precisamente pero con fácil acceso a los distintos medios de transporte (puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias) resultando obvia, en tal sentido, la conveniencia de su instalación en zonas aledañas a los litorales marítimos y/o fluviales.-

En el interior de la Zona Franca no existen, como hemos dicho, ningún tipo de controles arancelarios ni aduaneros para la entrada y salida de mercadería ni tampoco impuestos internos ni contribuciones a favor del país anfitrión La experiencia internacional indica genéricamente que las zonas francas industriales son habitualmente instaladas en países en

vías de desarrollo o con poco desarrollo industrial y bajo índice de urbanización y tecnología (es el caso de las instaladas durante la década del setenta en el Sudeste Asiático y a partir de 1982 en la zona del Caribe cuando el gobierno de E.U. generó un marco de preferencias comerciales para los países de dicha área al declarar a las exportaciones proveniente de los mismos libres de derechos y restricciones).-

Por el contrario, en áreas de gran desarrollo industrial y avanzado nivel tecnológico es mas frecuente la instalación de zonas francas exclusivamente comerciales enclavadas en las grandes concentraciones portuarias (Hamburgo, Nueva York, etc.) establecidas con el fin específico y puntual de optimizar al máximo y agilizar la rotación y velocidad del comercio exterior.-

Como resultados apreciables y verificables de las experiencias internacionales consideradas como antecedentes puede advertirse que sus resultados mas ostensibles consisten en :

- Una gran traslación y movilidad de empresas que tienden a radicarse en las zonas francas para aprovechar las franquicias arancelarias e impositivas.-
- Gran adaptabilidad empresaria a las cambiantes fluctuaciones de los mercados internacionales.-
- Poca incidencia en el nivel de protección de la industria doméstica del país anfitrión y escasa influencia negativa de las distorsiones económicas del mismo en las actividades exportadoras de las firmas instaladas en la Z.F..-
- Empleo intensivo de mano de obra no calificada o semi - calificada.-
- Posibilidad de capacitación para niveles gerenciales y de

administración provenientes del país anfitrión.-

- Empleo masivo de tecnologías poco especializadas.- g) Relativa radicación de capitales.-

- Saldos fiscales frecuentemente negativos para el país anfitrión.-

16.- ANTECEDENTES JURIDICOS NORMATIVOS.-

La primera regulación normativa sancionada para delimitar el marco jurídico de una Zona Franca en el país fue la ley 5142 por la cual se autorizaba al P.E.N. para admitir en el puerto de La Plata ó en una zona delimitada del mismo un enclave de dichas características.

Sin embargo su no implementación efectiva en su momento y los formidables cambios que tanto en lo que se refiere al desarrollo tecnológico aplicable a la industria y al comercio cuanto a la propia inserción de nuestro país en el contexto del comercio internacional, han tenido lugar desde entónces ; determinaron, aunque nunca fuera derogada, su paulatina pérdida de funcionalidad hasta el dictado del decreto reglamentario n* 1868/91 que a continuación comentaremos.-

Fuera de ello, aunque sin tratamiento directo sobre el tema Zonas Francas pero con indiscutible incidencia en cuanto al desarrollo del comercio exterior, deoe mencionarse a la ley 23101 de 1983; aclarando al respecto que la eliminación de todo tipo de subsidios exenciones y privilegios dispuestos por la ley de emergencia económica n* 23697 limitó casi absolutamente su significado práctico; relevando de la necesidad de su tratamiento

puntual.-

El antecedente normativo mas concreto lo constituye entonces el prealudido decretó n* 1868/91 que trató especificamente la creación, admisión y establecimiento (aún en vías de implementàción efectiva) de una Zona Franca en el puerto de la ciudad de La Plata, compatibilizando al respecto -con las salvedades que mas adelante analizaremos -las jurisdicciones nacionales y provincial.-

En sus considerandos se menciona como fundamento de la iniciativa el impulso al comercio y a la actividad industrial exportadora como instrumentos de liberalización y crecimiento de la economía y la posibilidad de la Zona Franca a crearse de competir con otras de la región incorporándose al proceso de integración ; adelantándose que por el momento, y hasta el planeamiento de una política global al respecto, resulta aconsejable dar a la Zona Franca a crearse un inicial perfil comercial sin perjuicio de habilitar también, oportunamente la posibilidad de actividades industriales destinadas a la exportación.-

En el art.1* se define a la al contenido significativo de los conceptos de "Zona Franca La Plata" (el definido geograficamente por el Anexo 1* del decreto como zona potencial abarcaría espacios situados en los Partidos de La Plata, Berisso y Ensenada); Territorio Aduanero general (el correspondiente al resto del país, excepto :) ; Territorio Aduanero Especial (el definido por el art. 600 del Código Aduanero, aplicado p.ej. a Tierra del Fuego) Terceros Países.-

En el art. 4* se dispone que la Pcia. de Buenos Aires "...destina para su afectación exclusiva a la Zona Franca La Plata los terrenos de su propiedad que comprenden la totalidad de la superficie demarcada en el Anexo 1* ; los que constituyen la zona inicial en que operará la Zona Franca. Dichos terrenos son aptos, libres de derechos de terceros, fuera de litigio y desocupados para los fines previstos por la ley...".-Sin perjuicio de que existe el correspondiente acuerdo celebrado entre la Nación y la Pcia. de Buenos Aires (Anexo 2 del decreto) no puede dejarse de señalar la deficiente técnica jurídica que implica legislar en un decreto sobre jurisdicciones ajenas a la competencia del órgano que dicta el reglamento.-

Además y obviamente el dictado del decreto n* 817/92 del P.E.N. y la ley nacional n* 24.093 que transfieren definitivamente a la jurisdicción provincial determminados puertos - entre ellos el de La Plata - modifica sustancialmente el esquema jurisdiccional a aplicar al espacio territorial periférico al que se asienta la Zona Franca y sin perjuicio de que al respecto la autoridad nacional y específicamente en el ámbito estrictamente legislativo conservará la facultad delegada (arts. 67 y 104 C.N.) por las provincias al Congreso de la Nación de legislar con exclusividad en materia de aduanas comercio exterior y derechos de importación.-

La autoridad de aplicación será el Ministerio de Economia y Obras y Servicios Públicos de la Nación a través de la Subsecretaria de Industria y Comercio (art.9*); la Administración General de Aduanas dictará las reglamentaciones

pertinentes a fin de simplificar y agilizar los trámites aduaneros (art.11*) pero el Órgano de Administración y Explotación de la Zona Franca será un organismo público estrictamente provincial integrado por representantes del Poder Ejecutivo provincial y de las Municipalidades de La Plata, Berisso y Ensenada (art. 14*).-

La explotación se ofrecerá en concesión por licitación pública a empresas de carácter privado o mixto; quedando a cargo del concesionario el financiamiento de las obras de infraestructura necesarias para el funcionamiento de la Zona Franca (art. 12*).- El Órgano de Administración y Explotación será el responsable de redactar el pliego de bases y condiciones correspondientes a la licitación pública referida y tendrá a su cargo la elaboración del Reglamento de Funcionamiento ; la administración y el control del funcionamiento y la adjudicación al concesionario de la Zona Franca (art.15).-

Se establece como actividad principal inicial de la Zona Franca las específicamente comerciales (conservación, presentación, acondicionamiento para el transporte y transferencias de mercaderías) postergándose para una segunda etapa la autorización para actividades industriales destinadas a la exportación (art.21*); desregulandose a su respecto todo el regimen arancelario aplicable a las operaciones de comercio internacional (art.22*) y previéndose el dictado de un régimen excepcional de desgravaciones impositivas especificas (art.23*).-

Las mercaderías que ingresen a la Zona Franca son libres de derechos de importación (art.24*) y las que salgan son libres de derechos de exportación (art. 25*) considerándose

importaciones o exportaciones; según el caso; el flujo de mercaderías entre la Zona Franca y el Territorio Aduanero General.-

Como puede apreciarse, se trata de una Zona Franca exclusivamente comercial que se encuentra en plena etapa de implementación funcional; y aunque resulta prematuro conjeturar ahora sobre la eficacia de su funcionamiento y el cumplimiento de los objetivos que presidieron su planificacion; resulta sin embargo obvio que una vez efectivizada su plena implementación operativa , será de la mayor importancia contar con accesos ferroviarios directos a la misma que posibiliten una adecuada, agil y eficiente traslación y transporte de las mercaderías que se transfieran y comercialicen en la Zona Franca.-

2.- ANALISIS DE LA ACTUAL SITUACION JURIDICA DEL RAMAL FERROVIARIO "AVELLANEDA - LA PLATA" PROYECTANDO AL MISMO TIEMPO UN MODELO JURIDICO PARA SU TRANSFERENCIA AL AMBITO PROVINCIAL.

2A.- Breve reseña histórica :

El ferrocarril provincial de Buenos Aires (La Plata a Meridiano V), fue construido por el gobierno provincial, de acuerdo con la ley de su legislatura del mes de octubre de 1907, que autorizó al trazado de una línea del puerto de La Plata Meridiano V, con varios ramales. Entre los años 1912 y 1914 se libraron al servicio público los primeros 460 kilómetros, atravesando Brandsen, General Paz, Cañuelas, Monte, Saladillo, 25 de Mayo, Nueve de Julio, Pehuajó, Trenque Lauquén, Olavarría y Azul.

El ferrocarril del titulo abarcaba las siguientes líneas y ramales :

Ramales : - Buenos Aires - Riachuelo
- Villa Madero - Mercado de Liniers
- González Catán - Puerto La Plata
- Villars - General Villegas
- Patricios - V. de la Plaza

Líneas : - Puente Alsina - Carnué

Ramal : Puente Alsina - Intercambio con ferrocarril Oeste.

Línea ; La Plata - Mira Pampa

Ramales : La Plata - Avellaneda
Berguerie - Loma Negra
Ariel - Miñano
Miñano - Sierra Chica

En 1951 se dicta el Decreto Nro. 20549 (B.O. 5-10-54), ratificado por la ley provincial 5791/54 por la cual se traspasa a la Nación el ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

A través del tiempo y luego del mencionado traspaso se le fueron realizando clausuras y levantamientos, a saber :

Ramales : Villa Madero - Matadero

Etcheverry - La Plata

Patricios - Villegas

Patricios - V. de la Plaza

Linea : Elías Romero - Carhué

Etcheverry - Mira Pampa

Ramales : - La Plata - Gobernador Monteverde

- Berguerie - Loma Negra

- Ariel - Miñano

- Miñano - Sierra Chica

En consecuencia, actualmente se encuentran habilitados :

Linea : La Plata - Etcheverry

Ramal : Avellaneda - Gobernador Monte Verde

Ramal : Gonzalez Catán - Etcheverry

Linea : Puente Alsina - Elías Romero

Ramal : Puente Alsina - Intercambio Midland

Debe tenerse presente que por Decreto Nro. 502/91 y ampliatorio res. S.S.T. Nro. 145/91 de fecha 3-6-91, desde fecha 1-4-91 dependen de Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

2b) SITUACION JURIDICA - ANTECEDENTES LEGALES - DOCTRINA

Se hace necesario precisar que el análisis propuesto, debe ser encuadrado dentro del proyecto de desarrollo y reforma integral del rol del Estado, que se viene produciendo a partir del año 1989.

- El avance del Estado Nacional por sobre las autonomías provinciales :

Hace falta expresar que el permanente proceso de centralización política, administrativa y económica (moneda corriente en la vida institucional de nuestro país), aquél que posibilitó el avance de un Estado macrocéfalo y poderoso sobre áreas de específica competencia provincial, aquel en el que el funcionamiento ineficiente y totalizante del Estado, asfixió la capacidad y potencialidad productiva, es el que atentó y burló los principios proclamados por nuestra Carta Magna, en los que se basaron la descentralización, la desestatización y la participación efectiva y protagonista de las provincias y competencias regionales.

En orden a estas ideas debe advertirse que el federalismo debe ser y es la base del proceso de reformulación administrativa con el que convivimos en la actualidad.

Y es así como la ley 23.696, de emergencia administrativa y de reestructuración de empresas públicas, admite expresamente tanto la iniciativa estatal, como la privada, en el desarrollo de la reformulación del Estado, posibilitando de esta manera convenios entre la Nación y las

Provincias.

Establece a su turno, clara y concretamente, cuales son las empresas (entre ellas el transporte ferroviario de cargas) y áreas del Estado sujetas a privatización y reforma.

Asimismo, del decreto 666/89. surge, conforme al art. 1ro., inc. b), que se ordena a la intervención de Ferrocarriles Argentinos "... reordenar el plan de inversiones.. en particular en relación al incremento del transporte de cargas"; y en su art. 4to., se dispone la modalidad de la concesión integral para líneas o sectores de la red ferroviaria nacional, y en caso de no ser posible, concesiones parciales.

Es decir, establece un mecanismo de reordenamiento integral del servicio, tendiente a efectivizar y optimizar sus prestaciones. Ya en sus mismo considerandos se define como uno de sus objetivos, el aumento de la participación del modo ferroviario en la movilización del tráfico de cargas.

A su vez, en el art. 1ro., inc. j, se establece la promoción del aporte de material tractivo y remolcado para la explotación del servicio de carga.

Estipula claramente además, objetivos como la provincialización y municipalización de ramales.

A su turno, la ley orgánica de ferrocarriles argentinos, nro. 18360, en su art. 4, inc. x),

permite a la empresa "Dirigirse, gestionar y contratar en forma directa con las provincias, municipios y organismo nacionales, provinciales y municipales.

Por otro lado y como ya quedara expresado, el ramal que da origen al presente estudio, desde el 1-4-91, pasó a depender de FE.ME.S.A.

- Contratos Administrativos:

Para Bielsa, "es con trato administrativo al que la administración públicas celebra con otra persona pública o privada, física o jurídica, y que tiene por objeto una prestación de utilidad pública"

A su vez. Diez, llega a definir el instituto que nos ocupa, diciendo que el contrato administrativo "es una declaración de voluntad común de un órgano de la administración pública que actúa por el procedimiento de gestión pública y de un particular, destinada a regular relaciones jurídicas patrimoniales".

Marienhoff enseña, con acierto, que para el logro de sus fines administrativas, el Estado, por medio de la administración pública, actúa en dos formas distintas : o ejerce por sí mismo la actividad respectiva, o requiere el administrado o particular para que colabore con él, generándose, en este último caso, los contratos de la administración pública.

Pera la administración puede generar

dos tipos de contratos : administrativos, propiamente dichos, y de derecho común (civil o comercial), integrando esas dos categorías el género "contratos de la administración pública". reconoce asimismo la existencia de los contratos administrativos, ya sea que los haya celebrado la administración con otros entes administrativos, ya sea que los haya celebrado con los particulares. En mérito a lo dicho define el mencionado autor a los contratos administrativos como : "El acuerdo de voluntades, generador de obligaciones, celebrado entre un órgano del Estado en ejercicio de las funciones administrativas que le competen, con otro órgano administrativo o con un particular o administrando, para satisfacer finalidades publicas.

Se dice además que el acuerdo de voluntades puede tener lugar entre un órgano estatal "con otro órgano estatal o con un particular o administrado", esto obedece a que los contratos administrativos pueden celebrarse entre entes públicos o entre un ente público y un administrado o persona particular.

Por último, establece que el contrato se celebre "para satisfacer finalidades públicas"; dado que la finalidad pública puede lograrse en forma directa o inmediata (ej. concesión de servicio público), y también en forma mediata o indirecta (ej. concesión de uso del dominio público), en virtud de esto utiliza una expresión genérica, comprensiva de las dos hipótesis. Es decir entonces, que no todos los contratos administrativos tiene en cuenta el servicio público, stricto sensu, ni la utilidad pública, pues bien puede tratarse de la utilidad privada, en la cual se otorga inmediata y directamente en

interes privado del concesionario; vale decir, que no hay servicio público ni utilidad pública, al menos "directa e inmediata".

- Dominio Público :

Continuando con la opinión de Mariennoff, el dominio público consiste, en síntesis, en una masa o conjunto de bienes. Estos, por los fines que con ellos se tiende a satisfacer, se hallan sometidos a un régimen jurídico especial de derecho público. La determinación de lo que ha de entenderse por dominio público depende de cada ordenamiento jurídico, pues cada uno de estos contiene, notas particulares que en ese orden de ideas lo distinguen de otros ordenamientos jurídicos. No es creacion de la naturaleza; no hay bienes públicos naturales o por derecho natural. El dominio público es un concepto jurídico, se existencia depende de la voluntad del legislador; una cosa o bien puede revestir caracter público en un país dado, mientras que en otro país esa misma cosa puede constituir un bien privado.

- Concesión de Uso :

Para Marienhoff la concesión de uso es uno de los medios que la ciencia jurídica ofrece o dispone para el otorgamiento de derechos especiales de uso sobre dependencias del dominio público. En la concesión de uso no hay transferencia o delegación de facultades de la Administración Pública, o de un ente público, a un ente privado, sino exclusivamente la mera atribución de un poder jurídico especial sobre la respectiva dependencia pública. Consiste en la creación de un (poder jurídico) en favor del concesionario.

- Caracteres :

a) Dado el fin en cuyo mérito se otorgan las concesiones de uso, salvo previsión expresa, pueden ser transferidas sin conformidad del concedente.

b) La concesión de uso es bilateral, pues para su existencia o formación es esencial la conturrencia de la voluntad del concesionario o administrado. Sin la voluntad de éste no es posible concebir la existencia de la concesión.

Crea derechos y ooligaciones recíprocas entre concedente y concesionario (la obligación del Estado será la de permitir el uso al concesionario de la respectiva porción de cosa dominical; y la del concesionario será la de contribuir al aumento de la riqueza o del bienestar pública mediante el adecuado uso del bien dominical)

c) La duración de la concesión de uso del dominio público puede ser temporaria o perpetua según principios de política y de criterio legislativo. La mayor o menor duración de la concesión no influye en su naturaleza; por ende la misma puede ser otorgada por pocos años, por muchos años o a perpetuidad, (en cuanto a esta ultima es indispensable aclarar que la concesión no traduce enajenación alguna de la dependencia dominical, lo concedido es sólo el uso de este. Las concesiones no son traslativas de dominio; son meramente constitutivas de un derecho de uso).

d) La gratuidad u onerosidad no corresponden a la esencia del dominio público, por su naturaleza puede ser gratuita u onerosa.

De esta forma puede establecerse a cargo del concesionario una obligación económica, que habitualmente consiste en el pago de una suma de dinero (llamada casos), pero en algunos casos puede aparejar, ademas, una obligación en especie.

e) La concesión de uso es otorgada en interés privado o particular del concesionario, apareciendo de esta forma el interés público o general atendido sólo en forma indirecta o mediata (esto se da a traves del uso acertado que el concesionario haga de la concesión y como consecuencia del beneficio particular que obtenga el concesionario). Es por todo esto que la concesión sólo se otorgará si no se contrapone con el destino de la respectiva cosa dominical.

f) De la concesión nace para su titular un derecho patrimonial protegido por las garantías consagradas en los arts. 14 y 17 de la Constitución Nacional.

g) Para poner en ejercicio su derecho a la concesión de uso, el concesionario debe generalmente realizar obras o instalaciones, cuya condición legal, según la uniformidad de la doctrina, es que esas obras le pertenecen en propiedad; pero no constituyen bienes regidos por el derecho privado, sino por el derecho público.

h) Toda concesión de uso debe ser otorgada con la cláusula "sin perjuicio de terceros" que permitirá poner término al agravio patrimonial causado por la nueva concesión, a intereses de terceros afectados.

i) La concesión de uso se extingue por las siguientes causales :

- nulidad : se relacionan con el acto que origina la concesión y es contemporánea a la formación de dicho acto. En consecuencia la concesión será nula si en su fondo o en su forma viola preceptos legales.

- vencimiento del término : es la forma mediante la cual el contrato se extingue al expirar o vencer el término por el cual se concedio.

- caducidad : esta causal procede cuando el concesionario incumple las obligaciones a su cargo, pero siempre y cuando dicho incumplimiento le sea imputable.

- renuncia : el principio general o regla jurídica que posibilita este modo de extinción se basa en que cada cual puede renunciar a sus derechos patrimoniales. Asimismo en ese tipo de contrato el interés público sólo resulta considerado en forma indirecta o mediata y directamente en el interés privado o particular del concesionario. Como acto jurídico,la renuncia idónea para extinguir por sí el contrato,es unilateral. Produce afectos extintivos por sí misma y no requiere aceptación por parte del Estado, (que no obstante debe ser notificado de tal acto)

- rescisión : entiéndase por tal al acto emitido en forma conjunta por las partes poniendo fin al contrato (rescisión bilateral); como asi también el realizado por una de las partes o el que se dicte a pedido de una de éstas, debido a hechos, comportamientos, o conductas de la otra que conforme al derecho aplicable permiten la terminación del contrato (rescisión unilateral).

- revocación : es un modo excepcional, verdaderamente anormal, sólo procede en supuesto de discordancia entre el acto y el interés público o la violación originaria del orden jurídico positivo. Es sólo un medio para corregir ciertos males; pero los males nunca pueden integrar la normalidad del acto; lo normal es el acto correcto, el acto sin irregularidades.

Es la extinción de un acto dispuesta por la propia administración, para satisfacer actuales exigencias del interés público o para restablecer el imperio de la legitimidad.

Por último, la concesión puede finalizar por la extinción de la cosa (objeto del contrato).

3c) PROYECTO DE CONVENIO :

De conformidad a los presupuestos y marcos jurídicos comentados y sobre la base de los antecedentes preexistentes, ubicados en los organismos públicos consultados (gerencia de la Linea Belgrano de Ferrocarriles Argentinos, Secretaría de Transporte de la Nación y Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires) se diseña el siguiente proyecto de modelo de convenio a celebrarse entre Ferrocarriles Argentinos y FE.ME.S.A. por el Gobierno Nacional y la Provincia de Buenos Aires para la concesión de uso de Ramal Avellaneda-La Plata para el transporte de cargas.

PROYECTO DE CONVENIO

ENTRE ---------- REPRESENTADO EN ESTE ACTO POR SU -------
---------- CON DOMICILIO EN ----------
----------EN ADELANTE "LA EMPRESA" Y LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES;
REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR EL ----------
EN ADELANTE "LA PROVINCIA", SE ACUERDA :

ARTICULO 1ro. : "LA EMPRESA", concede a "LA PROVINCIA" en las condiciones establecidas en el presente contrato, el uso del Ramal P. 1 del Ferrocarril General Belgrano que une las Estaciones AVELLANEDA y LA PLATA en la Provincia de Buenos Aires, en las condiciones de infraestructura que se consignan en Anexo I - cartografia general indicativa del trazado - Anexo II - inventario general de infraestructura, instalaciones e inmuebles - para la prestación del transporte de carga con arreglo a las normas legales vigentes en la materia, que resulten aplicables. El Inventario General según anexo II se efectuará a posteriori de la firma del presente convenio y pasará a ser parte integrante del mismo con iguales alcances y efectos.
Asimismo y previo estudio por parte de la Comisión Técnica creada segun articulo 2do., en un lapso que no debera exceder los -------- dias a partir de su creación, "La Empresa" otorgará permiso de uso compartido sobre infraestructura e instalaciones necesarias para que los servicios de transporte de carga tengan acceso a Capital Federal y estación La Plata P. (ramal P.1), desde km. a km. , para ello la citada Comisión Técnica analizará la alternativa más conveniente.
"La Empresa" otorgará a ":a Provincia" el derecho a explotar los

espacios y/o inmuebles en jurisdicción de "La Empresa" integrantes del ramal P. 1, indicados en los anexo I y II con sujeción a las normas de seguridad vigentes, que resulten aplicables.

La entrega a "La Provincia" de la tenencia de los inmuebles en jurisdicción de La Empresa integrantes del Ramal P. 1, concedido en uso, es un accesorio del objeto principal del contrato -transporte ferroviario de carga- y se efectuará conforme a las particularidades que se establezcan. En consecuencia, los inmuebles de que se trata deberán devolverse a La Empresa libre de ocupantes, en la oportunidad del vencimiento del Contrato, o antes, si el mismo es rescindido, según convención especifica del artículo 29. La Provincia podrá solicitar a La Empresa revisión de aquellas decisiones que impliquen desafectacion, realizadas o en gestión, de inmuebles en jurisdicción de La Empresa e integrantes del Ramal P. 1.

La Empresa podrá disponer la desafectación y ventas de terrenos integrantes del ramal que no resulten necesarios.

Sera de responsabilidad exclusiva de la Empresa cumplir todos los trámites por transferencias realizadas con anterioridad al convenio.

Se excluyen del presente convenio los terrenos adyacentes a estaciones o zona de vía afectados a enlaces o cruces con otras lineas o ramales.

ARTICULO 2do. : Entre La Empresa y La Provincia se acuerda integrar una Comisión Técnico-Jurídica que entrará en funciones dentro de los ------- días de firmado por las partes el presente convenio, la que tendrá como objetivo primordial al estudio y analisis de propuestas para la posterior aprobación de las mismas por parte de las autoridades competentes de La Empresa y La

Provincia. Dicha Comisión tendrá carácter permanente durante la vigencia del mismo. Sus facultades e integración quedarán determinadas en su propio Reglamento de Funcionamiento, el cual una vez aprobado, pasará a formar parte integrante del presente convenio con sus mismos alcances y efectos.

La misma estará integrada por representantes de cada parte a designar por La Empresa y La Provincia, respectivamente.

Además de lo establecido explícitamente para su intervención en el presente convenio, serán atribuciones de la comisión técnico-jurídica.

2.1. Dictarse su propio reglamento de funcionamiento, atendiendo expresamente al espíritu de conciliación en la interpretación y objetivos contenidos en el presente convenio como también como también estudiar la ampliación o mejores a las condiciones en el establecidas, ad referendum, de las autoridades de La Empresa y La Provincia, para lo cual dispondrá de un plazo máximo de ---------- días.

2.2. Realizar el inventario general de la infraestructura, instalaciones e inmuebles, dentro de los ---------- días a partir de la fecha de firma del presente convenio, el que será agregado el mismo como anexo II con sus mismos alcances y efectos.

Dicho inventario deberá describir y expresar en cantidad y calidad todo lo incluido, dejando establecido además la forma y grado de compromiso de ocupación o cesión cuando se trate de espacios, terrenos, locales, edificios, etc. en manos de terceros o dependientes de La Empresa.

2.3. Será la depositaria de las cosas que integran el inventario general de infraestructura e instalaciones e inmuebles, hasta tanto se resuelva la aprobación legislativa, en ambas jurisdicciones, del presente convenio (art. 27, inc. 1 y 2).

2.4. Analizar las diferentes alternativas o propuestas para que los servicios de transporte de carga a prestar a través del ramal P. 1, tengan una conexión fluida y dinámica con terminales en Capital Federal y/o cualquier otro centro de interesen beneficio de sus usuarios, determinando la forma y metodología más conveniente y apropiado para ambas partes.

2.5. Entender y proponer sobre cualquier cuestión de orden técnico o jurídico que implique dificultad de definición o apreciación en los compromisos contraídos entre La Empresa y La Provincia en el presente convenio.

2.6. Estudiar y proyectar acciones conducentes al normal y buen funcionamiento de los servicios prestados sobre el ramal P. 1, cuando aquellos excedan el marco del presente convenio de concesión de uso, otorgado por La Empresa y La Provincia con sujeción a las normas vigentes en ambas jurisdicciones.

2.7 Estudiar y sugerir propuestas de transferencia definitiva de dominio a favor de La Provincia, sobre inmuebles propiedad de La Empresa cuando La Provincia tenga previsto para los mismos otros usos ajenos a los fines del presente convenio, atendiendo a lo establecido en la ley 18360 y ratificado por las leyes 23696, 23697 y decreto del P.E.N. 666/89.

Estudiar las condiciones técnico-operativas en que se habilitará la circulación de los trenes de La Provincia en las vías de uso compartido, definiendo las implementaciones que sean necesarias para adecuar sus condiciones de seguridad a las reglamentaciones vigentes.

ARTICULO 3ro. Tanto la explotación del servicio ferroviario como el de los espacios previstos en el artículo 1ro., podrán ser efectuados total o parcialmente por La Provincia en forma directa o por media de terceros a contratar por La Provincia en condición

de subcontratista, sin opción de transferencia del presente contrato.

En todos los casos la responsabilidad de La Provincia sustituirá la responsabilidad de La Empresa tanto por el cumplimiento del contrato como por todas sus consecuencias, con relación a terceros y por todos los actos que La Provincia ejecute, además de la responsabilidad solidaria del subcontratista en la parte correspondiente a la subcontratación.

ARTICULO 4to. La Empresa concede a La Provincia y ésta recibe instalaciones, espacios inmuebles, integrantes del ramal F. 1, en el estado de conservación y ocupación en que se encuentren y que La Provincia conocer y acepta de conformidad.

En el caso de publicidad, concesionarios, permisionarios o arrendatarios de carácter comercial, La Provincia subrogará a La Empresa hasta el vencimiento de los plazos contractuales, cumplidos los mismos la primera, podrá contratar por su cuenta y riesgo nuevos convenios hasta el vencimiento del plazo de la concesión. Idéntico temperamento se adoptará con las renovaciones en trámite a la fecha del presente.

Los inmuebles que a la fecha de este convenio se encuentren cedidos para parquizaciones a entidades privadas y oficiales, responden a un tipo de cesión estrictamente precaria y rescindible a un plazo de -------- días, en la que es condición principal la prohibición de efectuar instalaciones fijas, asumiendo La Empresa la responsabilidad para las comunicaciones pertinentes a sus ocupantes y su consecuente desocupación. Idéntica responsabilidad asume La Provincia al vencimiento del convenio. La Empresa en su carácter de propietaria colaborará el desalojo de terceros intrusos, o con ocupación ilegal, ala fecha del presente, en jurisdicción del Ramal F. 1. ARTICULO 5to.

La realización de mejoras, nuevas construcciones, nuevas paradas, adaptación de instalaciones existentes, reconstrucción de la instalación o infraestructura de vías levantadas o desmanteladas, incluyendo los materiales necesarios correrán por exclusiva cuenta de La Provincia y respetarán los gálibos para circulación del material rodante de la Empresa. La provisión de rieles y aparatos de vías faltantes, con más la cantidad de ellos necesarios para poner en funcionamiento los servicios ferroviarios al momento de realizarse el inventario citado en el art. 1ro. del presente, será efectuado por la Empresa, en lugar a convenir entre las partes. La Provincia por sí o por terceros diseñará y ejecutará todas las obras civiles, de señalización, barreras, etc., que sean necesarias para una adecuada y eficiente prestación. Asimismo, se hará cargo de la operación y mantenimiento de todas las obras a las que se refiere este artículo.

ARTICULO 6to. La provisión de todo el material rodante, tractivo o remolcado, para el servicio à prestar por La Provincia será de su exclusiva competencia y cargo.

El material rodante de La Provincia que deba circular por vías de uso compartido y otras de FERROCARRILES ARGENTINOS y/o FE.ME.S.A. deberá cumplir con las condiciones técnicas vigentes en La Empresa al momento de vigencia del presente convenio.

ARTICULO 7mo. Todos los gastos que demanden la explotación de los servicios, mantenimiento de infraestructura y material rodante, de los sistemas de señalización y control será por cuenta de La Provincia, en todo lo que corresponda al Ramal F. 1 mientras tenga vigencia el presente convenio.

ARTICULO 8vo. Mientras tenga vigencia el presente convenio, en caso de ser necesario la renovación del material de vías por mantenimiento, los gastos producidos por ello serán asumidos por

La Provincia.

ARTICULO 9no. El alistamiento y el mantenimiento preventivo (y toda otra reparación) será realizado por La Provincia.

Las reparaciones será realizadas en el lugar que el tipo de reparación a efectuar requiera. A estos efectos La Empresa permitirá la libre circulación del vehículo o vehículos desde el ramal en explotación hasta el mencionado lugar.

En lo referente a la inspección y habilitación del material rodante, ambas partes se reservan el derecho de intervenir en estos aspectos cuando el material rodante de que se trate efectúe servicios en la red de la otra.

ARTICULO 10mo. Se deja expresamente establecido que la totalidad del material rodante, de tracción o remolque provisto por La Provincia o sus concesionarios, en cualquiera de sus formas posibles, una vez extinguida la relación contractual, sea por el transcurso del término previsto en el mismo o por cualquier otra causa, continuará siendo propiedad de La Provincia.

ARTICULO 11ro. En relación a la vigencia y aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles y el Reglamento Interno Técnico Operativo, La Provincia hace suya la opción establecida por el decreto 9 del decreto Nro. 666/89 del P.E.N. sobre los mismos.

ARTICULO 12do. La Provincia asume la responsabilidad de mantener libre de desperdicios la zona de vías, como asimismo controlará la apertura de pasos peatonales clandestinos que impidan la normal circulación de los trenes.

ARTICULO 13ro. Los horarios y las tarifas del servicio serán de exclusiva competencia de La Provincia.

Será por cuenta exclusiva de La Provincia la provisión de combustibles y lubricantes y todo otro insumo necesario para la

realización del servicio.

ARTICULO 14to. La Provincia deberá tramitar y obtener las autorizaciones, licencias, permisos y/o habilitaciones que correspondan, de cualquier origen y jurisdicción, sobre las actividades objeto del presente convenio y dar cumplimiento a todas las normas vigentes en la materia. Cuando estos trámites deban ser efectuados ante La Empresa, ésta se compromete a dar a las mismas preferente atención, para su rapido diligenciamiento.

ARTICULO 15to. La Provincia y la Empresa acordarán dentro del marco de las reglamentaciones y usos técnicos vigentes, la oportunidad y metodología aplicable en el caso de obras de terceros que deban ser efectuadas en sector objeto de la presente concesión.

ARTICULO 16to. El personal necesario, que se determine, para la explotación de los servicios, estarán en relación de dependencia con La Provincia o de los terceros a quien ella contrate o conceda los servicios a prestar.

El personal existente a la fecha de firma del presente convenio en el sector concedido y dependiente de La Empresa deberá ser incluido dentro de lo establecido en la ley nro. 23.696 y su decreto reglamentario, salvo que La Empresa decida lo contrario.

La Provincia asume la total responsabilidad de todo lo que concierne a las relaciones de trabajo entre ella y sus dependientes sea en relación de dependencia o contratados.

La Provincia asume toda responsabilidad por todo tipo de reclamos originados en accidentes de trabajo, sea que estos se canalicen por vía de la ley 9688 o su modificatoria o por la de derecho común al personal con relación de dependencia de La Provincia.

ARTICULO 17mo. La Provincia deberá contratar por sí o exigir a quien o quienes presten el servicio y/o realicen la explotación de

los espacios, contraten y se mantengan vigentes y actualizados durante toda la duración del presente, seguros que cubran como mínimo.

a) responsabilidad civil sobre todos los riesgos vinculados con personal transportado, personas no transportadas, cosas transportadas.

b) incendio con adicionales, derrumbe, explosión, etc. que cubra la totalidad de las construcciones realizadas y/o a realizar.

c) Responsabilidad por daños a La Empresa, terceros, dependientes por la prestación del servicio y/o explotación de las tierras.

d) Accidentes de trabajo, enfermedades, accidentes y/o los reclamos fundados en la ley 9688 o su modificatoria.

ARTICULO 18vo. La Provincia asume la total responsabilidad por daños a La Empresa o a terceros, personas, bienes muebles o inmuebles, semovientes que pudieran sobrevenir por la utilización, explotación y circulación de los servicios objeto del presente convenio, dentro de la jurisdicción del artículo 1ro., para el ramal F. 1

ARTICULO 19no. La Empresa asume la total responsabilidad por daños o siniestros causados a terceros, sean personas, bienes muebles o inmuebles, o semovientes, al personal dependiente de La Provincia y/o sus concesionarios y/o los bienes de que se sirve la misma en la ejecución de la prestación de sus servicios, cuando aquellos ocurran por imprudencia, o error o culpas de maniobras inadecuadas o fallidas, por problemas técnicos derivados de esas maniobras o por falta de un adecuado mantenimiento de infraestructura de vías, aparatos de vía, equipos de señalización, etc. pertenecientes a los sectores de uso compartido según el artículo 1, o bajo su control operacional dentro de los sectores a utilizar por los servicios prestados por La Provincia o sus concesionarios.

ARTICULO 20mo. La Provincia asume la responsabilidad por los daños que ocasione en las vías, pasos a nivel, accesos y otras instalaciones, en los sectores bajo su jurisdicción en los términos del artículo 3ro.para el F. 1, por el uso y circulación de sus trenes y/o vehiculos o los que de su concesionarios,o los que ocasione a sus clientes o posibles irregularidades en el cumplimiento de los servicios.

ARTICULO 21ro. La Empresa no asume ninguna responsabilidao por insuficiencia de señalización vial en los pasos ferroviarios, o por daños, siniestros y otros perjuicio que pudieses acaecer a terceros, a los integrantes de La Provincia y/o sus dependientes y/o a los bienes de que la misma se sirve, en la ejecución de las prestaciones que son objeto del presente convenio, siempre y cuando ello ocurra en jurisdicción del ramal F. 1.-

ARTICULO 22do. Se considera fuerza mayor o caso fortuito eximente de responsabilidad para ambas partes,a todos aquellos hechos o actos previstos como tales por el Código Civil y la Jurisprudencia de los Tribunales competentes.

ARTICULO 23ro. La Empresa deberá informara La Provincia cualquier inconveniente que afecte a la infraestructura de los sectores bajo su control, en cuanto estos se produzcan, indicando también en cuanto tiempo estima poder subsanarlo, cuando el inconveniente ocurra en los sectores o instalaciones de uso compartido.

ARTICULO 24to. El plazo de duración del presente convenio será de ---------- dias contados a partir de la fecha detoma de posesión por parte de La Provincia de los bienes e instalaciones.

La tomade posesión se hará efectiva dentro de los ---------- días de la aprobación legislativa, en el presente convenio.

Las partes con ----------meses de antelación al vencimiento delpresente convenio, podrán acordar su renovación.

Asimismo podrá, cualquiera de las partes denunciarlo con una anticipación no menor de ---------- meses a la fecha de terminación del convenio.

Si en el término de ---------- contado a partir de la fecha de firma del presente convenio, no se contase con la aprobación legislativa a que se hace referencia en en según párrafo del presente, el mismo queda sin efecto.

ARTICULO 25to. La Provincia se hace responsable de las situaciones dominiales derivadas de ocupaciones indebidas, asentamientos de intrusos y usurpaciones que pudieran suscitarse durante el período que comprende el convenio.

En los inmuebles adyacentes y/o aledaños de propiedad de La Empresa en los cuales se otorga la explotación a La Provincia, esta se hará cargo de la construcción,m reparación y/o renovación de los cercos, alambrados divisorios, etc. a lo largo de la zona de vías que establece la ley 22.647, art. 1ro., punto 7).

ARTICULO 26to. La Provincia o sus concesionarios, deberán hacerse cargo de abonar todos los impuestos, tasas, derechos, aranceles que correspondan, que graven el objeto del presente convenio y que no se encuentren comprendidos en normas de exensión, y que tengan relación con los servicios prestados y/o tierras y espacios cedidos a partir del momento de toma de posesión.

ARTICULO 27mo. La Empresa autoriza a La Provincia a realizar los estudios y el proyecto para la vinculación, en el Municipio de Florencio Varela, entre la Línea General Roca con el Ramal P. 1, tendiendo a establecer en Gob. Monteverde una estación y Playa de Cargas Generales.

Convenida la factibilidad, realizado el proyecto y previa aprobación del mismo junto con el correspondiente cronograma, por parte de la Comisión Técnica designada, La Provincia quedará

facultada para ejecutar las obras necesarias y a su exclusivo cargo.

Oportunamente y dentro del marco acordado en el presente convenio, entre La Empresa y la Provincia se convendrá la forma de compartir la explotación de dichos servicios.

En la eventualidad de encarar La Provincia la rehabilitación del Sector Gob. Monteverde a La Plata, deberá tener en cuenta la necesidad de adecuar los cruces a desnivel con líneas electrificadas ajustándolos a las condiciones técnicas vigentes.

ARTICULO 28vo. En prueba de conformidad se firman DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en ----------

---------- a los---------- días de ----------

-- oOo --

LOS NUEVOS MARCOS DEL DERECHO ADMINISTRATIVO EN REFERENCIA A LA CARACTERIZACION GLOBAL Y DEFINITIVA DEL PROCESO DE REFORMULACION Y RECONVERSION FERROVIARIA Y A LOS INSTRUMENTOS JURIDICO-NORMATIVOS PUNTUALES CON LOS QUE EL MISMO DEBE OPERATIVIZARSE.-

El desarrollo desagregado del programa analítico propuesto inicialmente como guía de encuadre de los distintos temas a considerar por el presente estudio indicaría, prima-facie, la necesidad de individualizar para cada situación particular (fundamentalmente para cada puerto provincializado con accesos ferroviarios) una caracterización jurídico-institucional específica.-

Sin embargo y no obstante ello, el avance del informe y el análisis jurídico pormenorizado de los aspectos legales e institucionales involucrados y la comprobación de que ; en gran medida; hay toda una temática absolutamente común a todas las situaciones particulares; nos permite sostener ahora que resulta en cambio mucho mas totalizador y abarcativo brindar un panorama descriptivo general de los marcos jurídicos de referencia en relación al proceso de privatización y reconversión ferroviaria y de su específica operatividad en el ámbito político institucional de la Provincia de Buenos Aires.-

Es que sin perjuicio de considerar en detalle; cuándo existen; algunas situaciones jurídicas puntuales referibles a

algún puerto en particular -como ya se ha hecho en la especie en los casos de los puertos de Campana y de La Plata-; temas tales como el análisis de los aspectos jurídicos de la factibilidad de la operación ferroviaria y portuaria por autoridades públicas y/u operadores privados; la consideración de las relaciones entre sectores privados que resulten adjudicatarios de las concesiones ferroviarias y el estado provincial; el estudio de las medidas a implementarse para el caso de rehabilitación de ramales clausurados; el análisis de las posibles formas jurídicas de convenios de afectación de espacios nacionales para operaciones ferroportuarias o en fin; el tratamiento de eventuales convenios con municipios por cuyas jurisdicciones atraviesen líneas férreas, etc.; resultan todos temas que por sus rasgos comunes en todos los casos; resultan de inconveniente consideración individual para cada hipotética situación puntual y a cuyo respecto aparece en cambio de mucha mayor utilidad práctica delinear los enunciados de encuadramiento jurídico institucional genéricos y globales, y formalizar el análisis de los instrumentos jurídicos específicos aplicables a su respecto en el marco del proceso general de reorganización y reforma del Estado.-

Formulada ésta - a nuestro juicio indispensable - consideración previa, a los efectos de adelantar la perspectiva de análisis desde la cual abordaremos a continuación un intento aproximativo de descripción global y definitiva de todo el andamiaje jurídico instrumental del proceso de reformulación ferroviaria nacional y de sus marcos

específicos de inserción; legales, institucionales y económicos en el espacio geopolítico de la Provincia de Buenos Aires; adelantaremos, para facilitar su lectura - y esperamos también que su mas útil comprensión - el esquema analítico que proponemos para este informe definitivo sobre el tema del estudio.-

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIC. BIBLIOTECA Dr. Manuel Belgrano

A tal efecto comenzaremos con un análisis genérico sobre la profunda transformación del derecho administrativo argentino clásico en el que se enmarca todo el proceso; formularemos a continuación una recapitulación genérica de la totalidad global de los instrumentos jurídicos federales sancionados hasta el momento y que resultan aplicables - los que ya fueran analizados en detalle en informes anteriores - y posteriormente consideraremos puntualmente los mecanismos legales de provincialización; para globalizar a continuación un esquema jurídico normativo definitivo de como ha quedado delineado, a la fecha, el sistema de reconversión ferroviaria en relacion y con referencia à la Provincia de Buenos Aires.-

A) UNA REVOLUCION EN EL DERECHO ADMINISTRATIVO.-

El corte conceptual, definitivo y sistemático , al que acerca del rol social del estado y de sus competencias y atribuciones asiste la teoria y la praxis política de casi todo el mundo - y con nítidos caracteres, también nuestro país - en ésta última parte del siglo XX; ha provocado profundos y revolucionarios cambios en el derecho administrativo clásico, en el que las transformaciones y modificaciones se suceden en forma vertiginosa y con una

velocidad ciertamente sorprendente para el área del derecho.

Recién comenzábamos a acostumbrarnos al régimen troncal organizado por la ley 23696 que formula y normativiza los lineamientos generales del proceso de reforma y reconversión del Estado y ya podemos advertir que la misma no resulta ahora ya nada mas que la arquitectura básica del proceso.-

Todos los esquemas de las grandes privatizaciones de empresas y servicios públicos se operativizan por áreas y requieren de regímenes puntuales y específicos: basta con comprobar al respecto los sancionados para la reconversión y privatización del sector eléctrico, del sector gas, del relativo al petróleo, de los servicios de aguas corrientes y en lo que atañe específicamente al presente estudio del sector portuario y de los servicios ferroviarios.-

El régimen de fomento y de promoción industrial ha sufrido un cataclismo definitivo con la sanción de la ley de emergencia económica N* 23697: el poder de policía del estado ha sido profundamente transformado por la política desregulatoria, y se encuentra ya elaborado un anteproyecto de nuevo régimen para las contrataciones administrativas; que de sancionarse, implicará un giro de 180 grados en el sistema vigente en gran cantidad de aspectos.-

Tiene en fin y por lo tanto, sentido seguir hablando y estudiando de un régimen jurídico de empresas públicas? Se trata el tema de una pieza de arqueología académica que debe ser desechado; o debe ser en cambio

reexaminado desde las nuevas perspectivas socio políticas en vigencia?

Como habremos de tratar el estudio, el análisis y la operatividad práctica del poder de policía del estado, en su concepción clásica, en la era de la desregulación y de las privatizaciones? Como enfocaremos en el futuro el análisis sistemático de los regímenes de concesión de obra y de servicios públicos que presiden ahora casi todo el proceso de reconversión y reforma del estado pero que no eran hasta hoy mas que aspectos complementarios o periféricos de los temas centrales del derecho administrativo ?

Y no hablemos del tema de la delegación legislativa y de la práctica de la sanción de decretos de " necesidad y urgencia ", en el que sin duda con desprolijidad en las formas, el Poder Ejecutivo ha formalizado avances legislativos en los que resulta sumamente difícil; desde el punto de vista estrictamente jurídico; desentrañar si se trata de reales decretos de necesidad y urgencia, de decretos de delegación o de simples y verdaderos decretos reglamentarios. Y ello sin entrar a considerar la dudosamente verificable constitucionalidad de gran parte de esta nueva y arrolladora actividad cuasi legislativa del Poder Ejecutivo.

Todo esto que está ocurriendo rápida y vertiginosamente en los últimos tres años de la vida política de nuestro país y desde el punto de vista estrictamente legislativo especialmente en el último año y medio; está fundamentalmente

delineando un nuevo esquema de relaciones entre el estado, la sociedad y los ciudadanos en el que los cambios del derecho administrativo; y mas propiamente; los cambios de las regulaciones jurídico -normativas administrativas han comenzado a cumplir un rol fundamental.-

Concebido el derecho no ya como una mera superestructura, según el análisis marxista, sino como un elemento funcional e interdependiente de un sistema social, es fácil advertir el papel clave que desempeña el derecho administrativo en el modo de relaciones que cada sistema social establece, entre el Estado y los individuos.-

Desde ésta óptica, el derecho administrativo funciona como el gran ordenador de repartos de bienes que, por definición, no solo no se reconocen como propios de los individuos sino que además están especialmente destinados a ser colectivamente distribuidos entre los componentes del cuerpo social.-

Situados en ésta perspectiva puede en fin advertirse que el Estado se nos aparece como el gran organizador y formador de la riqueza común y el árbitro de su distribución social conforme a leyes que son necesariamente distintas que las del mero mercado y en ese contexto el derecho administrativo funciona como el marco de la regulación de las relaciones entre el Estado y los ciudadanos en orden a la formación y a la distribución organizada, equitativa y socialmente justa de esa riqueza común.-

Nuestra condición de contemporáneos del proceso nos impide necesariamente visualizarlo en toda su magnitud - y comprender acabadamente - las razones del mismo pero es indudable que; desde las perspectivas jurídico- políticas esbozadas mas arriba; asistimos, como venimos puntualizando, a todo un profundo y revolucionario proceso de transformación en las relaciones entre el estado y la sociedad;que ha traído aparejado un verdadero cataclismo en el derecho administrativo cuya exégesis y consideración; si bien son naturalmente ajenos a la índole y características del presente informe y lo exceden por cierto absolutamente; resulta en cambio de consideración ineludible, por lo menos tangencialmente, a los efectos de comprender los marcos en los que se insertan los mecanismos jurídicos puntuales y específicos de la reconversión portuaria y ferroviaria.-

Cuáles serán las características del derecho administrativo del nuevo modelo social; como serán sus notas predominantes y como se operativizarán sus marcos instrumentales definitivos y permanentes son todas preguntas de muy difícil contestación actual; pero en cambio es posible advertir algunas líneas de desarrollo que han comenzado delinearse sistemáticamente.-

La revalorización de la iniciativa privada y la revalorización del trabajo en la búsqueda de la capacitación y de la profesionalidad en la prestación de los servicios públicos parece ser en algunos aspectos, la idea directriz.- Y en tal orden de ideas la técnica de la delegación por concesión; la eficacia gerencial y el mayor beneficio social

posible: la calidad de las prestaciones; la eliminación de los subsidios y prerrogativas innecesarios y obsoletos; la operativización del principio de subsidiaredad reemplazando los aparatos burocráticos en áreas en los que el servicio puede ser prestado con mayor eficiencia y con ahorro de asignaciones presupuestarias públicas por la iniciativa privada.etc,etc., son todas direcciones ineludibles que el nuevo derecho administrativo se apresta a recorrer.-

Pero todo esto en modo alguno significa la sugerencia de un derecho administrativo impotente o debilitado.-En sus áreas de competencias específicas delineadas de acuerdo al nuevo diseño que comienza a vislumbrarse, el Estado debe ser necesariamente capaz y vigoroso para cumplir acabadamente con su función esencial de garante - y de gerente - del bien común y de la riqueza común en el esquema de distribución de cargas y beneficios.

La privatización y la desregulación de grandes sectores de la economía pública implicará necesariamente el perfeccionamiento de las técnicas de control en beneficio del mercado y en el beneficio de los individuos componentes del cuerpo social.-

En este campo el derecho administrativo deberá diseñar instituciones ágiles y adecuadas y con aplicación de los principios de desconcentración y descentralización.-

Deberán delinearse instituciones flexibles pero con suficiente competencia reglamentaria y garantizar que la

delegación legislativa que esto implique resulte a cubierto de excesos a través de la precisión y claridad de las políticas legislativas que la Administración se encuentre obligada a llevar a cabo.-

En fin; y como puede advertirse se trata de todo un nuevo programa administrativo en el que lo principal está todavía por hacerse y en el que las meras ideas de aproximación precariamente esbozadas no son mas que el marco teórico de una polémica que recién puede decirse empieza; pero que apasionadamente comienzan a delinear el diseño y la estructura del nuevo modelo de sociedad y del nuevo modelo de relaciones entre el Estado y los ciudadanos que se perfila en la Argentina a partir de todo el proceso de reforma del Estado y de reconversión administrativa que se ha desencadenado en nuestro país en los últimos tres años.-

A desentrañar la exégesis de los instrumentos jurídicos nacionales y provinciales operativizados hasta el momento en el área puntual y específica de la reconversión ferroviaria -así como ex-ante lo hiciéramos con la materia de la desregulación portuaria-dedicaremos las próximas líneas.-

B) LA RECONVERSION FERROVIARIA ARGENTINA.-

Tal como ya lo hemos visto en las entregas preliminares formuladas anteriormente, la reconversión de los servicios ferroviarios fue ab-initio uno de los ejes fundamentales del proceso de reforma y reformulación del Estado.-Y, en tal sentido habíamos también considerado que en el tema

se mezclaban, confusamente, no solamente motivaciones reales y concretas que apuntaban al mejoramiento de la calidad y eficiencias de las prestaciones; caracterizadas hasta el momento por la inoperancia del servicio y la irregularidad del mismo en un marco de insoportable despilfarro de recursos y de arbitrariedad en los criterios de asignación de los mismos; sino también una desprejuiciada propaganda y publicidad antiferroviaria cuyas motivaciones reales resultaban sospechables de ser apuntaladas por los patrocinadores de modos de transporte alternativos; y a través de las cuáles se presentaba a la privatización de los servicios como un recurso mágico y automático que permitiría ipso facto eliminar el déficit crónico real y concreto, y calificar para siempre la calidad de las prestaciones.-

Solo falta ahora finalmente reiterar que afortunadamente la arquitectura legal instrumentada a partir de la sanción de la ley de reforma del estado N* 23696 no cedió a aquél canto de sirenas y que el proceso de privatización - aunque con algunos inconvenientes -se está cumplimentando ordenada y racionalmente.-

Es que en el fondo de semejante tipo de razonamiento, y con prescindencia de la eventual sinceridad de sus reales motivaciones, se encuentra el error conceptual de soslayar que el déficit operativo crónico; sin lugar a dudas real y concreto; que implicaba hasta hace muy poco tiempo la forma en la que eran prestados los servicios ferroviarios en el país, reconocía un componente de gastos atribuibles a asistencia y promoción que resultan no solo de difícil; y

cuando no imposible contabilización económica y verificación; sino fundamentalmente de imposible privatización dada su obvia improductividad desde el punto de vista de la rentabilidad privada.-

Es en cambio necesario admitir y reiterar que diversas motivaciones fundamentales, esencialmente presididas por la impostergable obligación de sanear las finanzas publicas, reordenar las asignaciones presupuestarias en cuanto a gastos y recursos; reformular, estimular y promocionar el incremento del aparato comercial interno y externo del país y eficientizar la gestión operativa de la prestación de los servicios ferroviarios aconsejaban indudablemente - como se hizo -motorizar sin demoras la puesta en marcha de la reconversion ferroviaria argentina.-

Debemos ahora describir los marcos jurídicos normativos que inscriben a este proceso y como el mismo; a través de concesionamientos privados directos o con previas provincializaciones definitivas o transitorias y previas a concesionamiemntos privados; se está en la práctica formalizando en el país; porque en el mismo se inserta obviamente la operativización concreta del objeto central del estudio que se nos encomendara, esto es la factibilidad de integración del modo de transporte ferroviario con especial referencia a los puertos de la provincia de Buenos Aires y en sus aspectos jurídico- normativos e institucionales.-

Como ya lo hemos descripto "ut- supra " el esquema legal fundamental y básico; y cuyo análisis individualizado y

pormenorizado ya hemos antes formalizado en detalle en su casi totalidad: lo constituyen la ley de reforma del estado N* 23.696 el decreto reglamentario de la misma N* 1105/89 y los ya analizados y comentados decretos operativos n* 666 del 1 de setiembre de 1989; n* 502 del 25 de marzo de 1991 ; n* 1141 del 11 de junio de 1991 y N* 2408 del 12 de noviembre de 1991 ; completándose el esquema con la sanción de los decretos N* 532 del 27 de marzo de 1992; n* 1168 del 10 de julio de 1992; N* 2339 del 4 de diciembre de 1992 ; N* 2388 del 15 de diciembre de 1992 y el decreto de la Provincia de Buenos Aires N* 99 del 15 de enero de 1993, los que comentaremos en extenso y en detalle mas adelante.-

La herramienta y el procedimiento exclusivo de la reconversión ferroviaria es; como ya también hemos comentado y analizado en extenso al desarrollar los esquemas juridicos de la privatización y el concepto de " concesión ferroviaria" ; la concesión - integral o parcial - de los servicios (ley 23696, anexo 1; y arts. 15 inc. 7mo., 17,57 y 58; decreto 666/89 arts. 1, 2, 3, 4 y ss.) y los plazos , términos básicos y cronograma del proceso son los establecidos por el decreto 2408/91.-

Del juego armónico e interrelacionado de toda esta normativa se desprende, como ya hemos descripto anteriormente, el esquema juridico vertebral de la privatización por concesionamiento del servicio ferroviario : cuando la concesión no implique como finalidad principal y única la ejecución de obras nuevas o el mantenimiento de las existentes se formalizaran concesiones de servicios con

aplicabilidad analógica del régimen de concesión de obras publicas instrumentado por la ley 17520 con las reformas que le introdujeran los arts. 57 y 58 de la ley 23.696; el que en cambio será directamente aplicable cuando; como ha sucedido absolutamente en todos los casos hasta el presente dado el estado de obsolecencia tanto de instalaciones como de material tractivo y rodante, como la falta total de inversión que padece todo un sistema , crónicamente deficitario desde hace ya largos años; la concesión combine distintos ingredientes de concesión de obra , de concesión de servicios y de concesión de uso de bien es del dominio publico.-

A través y como implementación de este esqueleto jurídico normativo cuyo análisis pormenorizado ya hemos formulado en su casi totalidad y que conforma la estructura basica central de todo el sistema de reconversión ferroviaria el mismo ha quedado formalizado de acuerdo al siguiente esquema :

A) Los servicios de carga prestados por Ferrocarriles Argentinos; en su casi totalidad - y con excepción de los que se cancelarán por no haber sido incluidos en ningún pliego de privatización directa por la Secretaría de Transporte de la Nación y por no haber sido aceptadas las ofertas de concesiones integrales que los incluyen por las provincias involucradas; de conformidad a las prescripciones del decreto 532/92 -fueron zonalizados en redes troncales que prácticamente coinciden con las de las líneas se servicios existentes hasta la actualidad (líneas Gral. Roca; Gral. Belgrano; Gral. San Martin, Bartolomé Mitre y Urquiza) y han sido ya con ese esquema objeto de las respectivas

licitaciones públicas encontrándose: a la fecha totalmente adjudicadas y en proceso de toma de posesión por los correspondientes adjudicatarios.-

Los contratos pertinentes regulan con toda precisión las obligaciones de los mismos en relación al pago de los canones correspondientes y también las obligaciones contraídas con relación a mejoras, inversiones y gastos de mantenimiento de la infraestructura concedida (fundamentalmente vías; material tractivo y rodante e instalaciones inmobiliarias indispensables para la operación ferroviaria); como asimismo su eventual derecho al cobro de peajes en caso de utilización de la vía concedida por servicios de pasajeros a cargo de un tercero, que puede ser tanto por el momento la empresa nacional Ferrocarriles Argentinos como las provincias adherentes al sistema implementado por los decretos 532/92 y 1168/92 o sus concesionarios privados futuros.

- La excepción parcial al sistema global descripto lo constituye el corredor Rosario -Puerto Belgrano compuesto por vías de distintas líneas (pero especialmente de la Gral. Roca) y que fue licitado autonomamente y adjudicado al consorcio Ferroexpreso Pampeano SA ; y la red troncal de cargas de la línea Gral. Belgrano que aún no ha sido adjudicada a concesionario privado alguno.-

B) Los servicios de pasajeros del área metropolitana han quedado a cargo de la empresa FE. ME. SA. (Ferrocarriles Metropolitanos SA) la cual; como ya hemos analizado en

extenso: fue creada como implementación de la Resolución F.A. n* 156 del 28 de diciembre de 1989;(y como una escisión de dicha empresa); por el decreto n* 502 del 25 de marzo de 1991.-

Esta empresa creada como de derecho privado (decreto 502/91 art. 1*) pero cuyo capital social pertenece en un 99% al estado Nacional, correspondiendo el 1% restante a Ferrocarriles Argentinos, tiene a su cargo exclusivo la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros dentro del área del conurbano bonaerense delimitada geográficamente por el art.17 del referido decreto ; ha devenido en continuadora jurídica de la titularidad de la totalidad de los bienes muebles e inmuebles afectados a la explotación; y su objeto social lo constituye la obligación de privatizar los servicios pertinentes por la vía de concesión reglada por la ley 23.696 (dec. 502/91 art. 20).- Tal como en el caso de los servicios de cargas, la red global ha sido dividida a los efectos de su licitación, de acuerdo a los diagramas de las líneas tradicionales que funcionaban hasta el momento (Belgrano. Mitre, San Martín, Urquiza y Roca) encontrándose por ahora en pleno proceso de adjudicación.-

La novedad del sistema es que en este caso; y dado de que se trata de prestaciones de pasajeros crónicamente deficitarias y en las que la necesidad de inversión y mantenimiento es prácticamente constante; el estado nacional ha resuelto subsidiar financieramente al sistema, de modo tal que los adjudicatarios de las concesiones resulten ser quienes menos subsidios reclamen para operativizar los

servicios.-

C) Con relación especifica al servicio ferroviario del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata-Miramar, y dada su rentabilidad expresa; se ha dispuesto su concesión integral independiente mediante licitación pública nacional e internacional a cargo de Ferrocarriles Argentinos y la Secretaria de Transporte de la Nación; también naturalmente en los términos de la ley 23.696 y del decreto 666/89; encontrándose a la fecha dos firmas precalificadas y pendiente su adjudicación definitiva .-

Quedan fuera del esquema y del programa descripto; -cuyo cumplimiento definitivo en los términos y plazos originariamente dispuestos por el decreto 2408/91, no fue cumplimentado oportunamente, pero que se espera tener finiquitado a mas tardar en el mes de julio del corriente -;

a) algunos servicios de cargas cuya falta presunta de rentabilidad no los hacia en principio pasibles de concesionamientos directos por parte del Estado Nacional, pero que podrían eventualmente recuperar su potencialidad económica en el marco de gestiones provinciales de reactivación; y

b) la totalidad de los servicios interurbanos de larga distancia de pasajeros (con excepción, como hemos visto, del corredor Plaza Constitución -Mar del Plata -Miramar) cuyo déficit crónico de explotación los convertía en servicios de muy difícil privatización directa y con respecto a los cuales

el estado nacional no ha considerado como justificado subsidiar el financiamiento de su funcionamiento.- Con la totalidad de dichos servicios se ha formulado un esquema independiente de ofertas de concesión a las provincias involucradas - para su eventual posterior privatización por concesionamientos provinciales -instrumentado a través de los mecanismos implementados por los decretos 532/92 y 1168/92; que prevea la clausura definitiva de los ramales (o de los correspondientes servicios) para el caso de aquellos que no resulten aceptados por las respectivas provincias en sus tramos pertinentes; contemplándose el cese definitivo de las correspondientes prestaciones a cargo del estado nacional a través de F.A., indefectiblemente el próximo día 10 de marzo del corriente (decreto 2388/92 art. 1).-

Se trata obviamente de una decisión eminentemente política de muy dificultosa evaluación actual pero cuyos fundamentos y razones; compartibles o no; han sido claramente explicitados por los considerandos de ambos Dtos. referidos, es decir el n* 532/91 y el n* 1168/92.-

En primer término cabría enunciar una crítica inicial a la deficiente técnica legislativa que supone sancionar dos cuerpos normativos separados para el tratamiento de una temática común; pudiendo señalarse al respecto que la única diferencia sustancial entre ambos regímenes lo constituye el hecho de que el decreto 532/92 se refiere exclusivamente a la eventual concesión de la explotación integral (es decir de los servicios de cargas y de los de pasajeros) a las provincias que los acepten: de ramales que han sido, por no

rentables; excluidos de las licitaciones generales de los servicios que habían quedado a cargo de Ferrocarriles Argentinos; previéndose como fecha tope para la manifestación de las decisión es provinciales al respecto la del 30 de abril de 1992; mientras que el decreto 1168/92 se refiere en cambio exclusivamente a los servicios interurbanos de pasajeros de larga distancia, cuya explotación se ofrece asimismo a las provincias; previéndose la cancelación de los mismos por parte del estado nacional indefectiblemente el próximo día 10 de marzo del corriente.-Como puede advertirse y se verá además enseguida a través del análisis pormenorizado de los mismos, no hay diferencias en la sustancia del tema reglamentado, por lo que no cabe sino pensar que la proliferación de reglamentaciones no es sino una circunstancia seguramente indeseada producto de la casuística puntual con la que se ha ido avanzando en un tema en el que las distintas alternativas políticas involucradas impiden ciertamente una prolijidad mas lineal y coherente del proceso.-

Resulta claro, a partir del análisis de los considerandos de ambos decretos, que el Estado Nacional tomó a principios del año 1992 la decisión política de desprenderse definitivamente; por concesión o por cancelación de los mismos; de aquellos servicios ferroviarios; fueran de cargas y/o de pasajeros; cuya explotación crónicamente deficitaria implicara la necesidad de subsidios a cargo del Tesoro Nacional.- Recordemos al respecto que poco tiempo antes había resuelto subsidiar única y exclusivamente los servicios de pasajeros suburbanos metropolitanos creando a

tal efecto la empresa FE.ME.SA como un desprendimiento de F.A.; y a los efectos de que la misma se hiciera cargo transitoriamente y con exclusividad de dichos servicios y procediera a la brevedad a su concesionamiento privado con subsidios estatales (dec. 502/91).-

Para tal fin se arquitectaron los procedimientos organizados por los referidos decretos 502/92 y 1168/92 en el convencimiento que la única alternativa de continuidad de tales servicios lo constituia la posibilidad de que las provincias por sí o por intermedio de terceros concesionarios de las mismas y subsidiados o no a criterio de ellas y sin financiamiento adicional por parte del Tesoro Nacional; procurara en algunos casos la reactivación económica regional que incidiera en la revalorización eventual de la rentabilidad potencial de algunos de los servicios de carga involucrados; - los que a la fecha se encontraban practicamente fuera de operación por falta de demanda - ; y en el caso de los servicios de pasajeros interurbanos de larga distancia, las jurisdicciones provinciales asumieran el costo financiero de servicios crónicamente deficitarios pero que cumplen con una función social de transporte social de innegable importancia política local.- Para el caso de no adhesión, o en su caso, no aceptación por parte de las provincias involucradas, y en sus tramos pertinentes; se prevea directamente la supresión del servicio correspondiente.-

* El fundamento expreso de la decisión adoptada con respecto a los servicios interurbanos de larga distancia de pasajeros

(decreto 1168 del 10 de julio de 1992) lo constituye la manifestación de que no resulta función del estado el sostener un modo de transporte en particular y la supuesta comprobación de que "...la oferta de servicios de transporte ferroviario puede ser reemplazado por el autotransporte de pasajeros mediante la incorporación de nuevas unidades y la redistribución de las existentes..." y que "...frente al caso de sectores no alcanzados plenamente por por medios alternativos de transporte, la posible demanda no reviste valores a escala ferroviaria..." remarcándose además que"...el transporte ferroviario puede ser sustituido por el modo automotor con evidentes ventajas de costo...".-

Por los arts. 1.2 y 3 del decreto en análisis se plantea inicialmente la supresión genérica de los servicios de pasajeros prestado por F.A.con excepción de aquellos en relación a los cuales las provincias manifiesten interés y que serán mantenidos participando la Nación en la cobertura del déficit económico de explotación con un 50% del mismo hasta el 31 de diciembre de 1992 y debiéndose hacer cargo las provincias interesadas de la totalidad del mismo a partir de esa fecha.- Vale recordar al respecto que no obstante la fecha fijada, por decreto N* 2388 del 15 de diciembre de 1992 (art. 1*) se prorrogó dicha fecha hasta el próximo día 10 de marzo del corriente.- Por el art. 6* se establecen las alternativas de explotación posibles a cargo de las provincias interesadas, las que deberán hacerse cargo por sí o por terceros de la operación ferroviaria a partir del traspaso definitivo de los servicios y comprometiéndose el estado nacional a tales efectos a proporcionar a las

provincias aceptantes el material tractivo y rodante necesario para la explotación traspasada debiéndose formalizar los acuerdos de utilización en la misma forma que la resuelta en los actos licitatorios en curso (art. 7*).-

Por su parte las provincias aceptantes se comprometen a retener pero a su cargo ,de los planteles de F.A., el 90% del personal que consideren necesario para la explotación de los servicios en cuestión(art. 8*).-

* * Con relación a los ramales comprendidos por el decreto 532/92, se trata como ya analizaramos "ut supra" de ramales locales no incluidos en los pliegos licitatorios generales formalizados para los servicios de cargas prestados por F.A. por la Secretaria de Transportes de la Nación por encontrarse a la fecha prácticamente inoperantes por falta de demanda actual.-No obstante ello y previéndose la eventual reactivación de los mismos en el marco de las economias regionales y consignando se entre los fundamentos del decreto que "...distintas provincias han puesto de manifiesto su interés en participar de la reactivación de tales sectores entendiéndolos vinculados a expectativas de crecimiento y desarrollo local; asi como la de cubrir necesidades zonales de comunicación y transporte" y que se "...participa del criterio de que la directa injerencia de los intereses zonales, propenderá necesariamente a la potenciación económica local, estimada básica para el desarrollo de la gestión ferroviaria...".- De tal modo se ha establecido una nómina de ramales locales: en actividad algunos y clausurados otros; que se incorpora al decreto como ANEXO 1 y que se

ofrecen a las provincias involucradas para su explotación en concesión integral en los terminos del art. 4 * del decreto N* 666/89.- Se faculta a las provincias a explotar por sí o por intermedio de acuerdos que la vinculen con el capital privado sin posibilidad de relevar la responsabilidad de la provincia. frente al estado nacional, de las responsabilidades y obligaciones impuestas por la concesion.- (arts. 1,2 y 3 decreto 532/92).- La explotación integral concedida (es decir que estos ramales se podrán explotar con servicios de cargas y/o de pasajeros) deberá ajustarse en cuanto a sus pautas a los pliegos generales de bases y condiciones establecidos para las licitaciones de cargas formalizadas por la Nación (art. 4*) y la transferencia de esta explotación integral a las provincias que adhieran al sistema no podrá implicar ningún tipo de aporte financiero por parte del Estado Nacional ni otorgará tampoco derecho a subsidios (art. 5*).-

* * * Analizado de esta manera el contexto jurídico normativo que regula la provincialización de los ramales y servicios remanentes no privatizados por concesión directa del Estado Nacional; ya sea a través de la Secretaría de Transporte -F.A. o de la empresa FE.ME.SA.; podemos ahora bosquejar un cuadro conceptual definitivo de las distintas alternativas de explotación y de prestación de servicios posibles por parte de las provincias adherentes al sistema :

1) SERVICIOS DE PASAJEROS CONCEDIDOS SOBRE INFRAESTRUCTURA PRIVATIZADA O DE PRIVATIZACION PREVISTA.-

a) Si comunican la Capital Federal con una o mas provincias o

comunican una provincia con otra o un punto cualquiera del territorio de la Nación con un estado extranjero la operación ferroviaria deberá ejecutarla un ente de carácter interprovincial que actuara como concesionario del Estado Nacional para el servicio de pasajeros interurbanos en términos a convenir siguiendo los lineamientos de los pliegos vigentes y debiendo abonarse al concesionario privado de cargas peaje por el uso de la infraestructura.- Eventualmente se podra subcontratar con el concesionario privado la operación ferroviaria en forma parcial y/o total o subconcesionar la misma con operadores privados sin facultad para delegar la responsabilidad ni la conducción del servicio.- La jurisdicción aplicable será siempre la nacional y el servicio debera ajustarse en cuanto a su operación a las reglamentaciones vigentes para los Ferrocarriles Nacionales conforme al art. 3 de la ley 2873.-En cualquier caso el ente interprovincial actuará como concesionario del Estado Nacional.-

b) Si comunican localidades de una misma provincia el ente que operara los servicios será de carácter exclusivamente provincial y actuará como concesionario del Estado Nacional siguiendo vigentes en forma similar las condiciones, opciones de operación y responsabilidades enunciadas en el ítem anterior.-

2) SERVICIOS Y RAMALES CONCEDIDOS SOBRE LA RED OFRECIDA A LA PROVINCIA EN LOS TERMINOS DEL DECRETO 532/92.-

a) Si comunican la Capital Federal con una a mas provincias o

a una provincia con otra o a un punto del territorio nacional con un Estado extranjero el servicio deberá operarse por un ente de carácter interprovincial que actuará como concesionario del Estado Nacional para el servicio de pasajeros interurbanos en términos que deben ser convenidos siguiendo los lineamientos de los pliegos vigentes haciéndose cargo de la totalidad de la infraestructura necesaria y del material rodante y tractivo y equipos necesarios para prestación del servicio.- De igual modo se podrá subcontratar con operadores privados la operación ferroviaria sin facultad de delegar la responsabilidad y conducción del servicio.- En este caso se podra operar tambien con servicios de cargas e intercambiar tráfico con el resto de la red con la que se encuentren conectados mediante empalmes y/o intercambios presentes o futuros.- Se aplicara jurisdicción nacional y el reglamento vigente para los ferrocarriles nacionales conforme art. 3 ley 2873.-

b) Si comunican localidades de una misma provincia y se hallan conectadas con el resto de la red nacional el ente concesionario será de carácter exclusivamente provincial y regirán la totalidad de las condiciones y opciones de operacion delineadas para el ítem anterior.-

c) Si comunican localidades de una misma provincia y no se trata de ramales conectados a la red nacional por empalmes o intercambios la operación deberá efectuarla un ente de carácter provincial que actuara como concesionario del Estado Nacional en servicios de cargas y/o de pasajeros siguiendo vigentes las mismas condiciones, alternativas de explotación

y responsabilidades enumeradas en a).-

C) LA RECONVERSION FERROVIARIA EN EL AMBITO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.-

De conformidad con la construcción normativa delineada en los puntos anteriores la Pcia. de Buenos Aires se apresta a ingresar activamente en el programa de reconversión ferroviaria diseñado por el esquema jurídico arquitectado por los decretos 532/92 y 1168/92.-

No debería olvidarse en tal sentido que la provincia de Buenos Aires reconoce una antigua tradición ferroviaria desde el inicio mismo del desarrollo de dicho modo de transporte en el país y sin duda desde mucho antes de la nacionalización integral del sistema; características estas que resultan aún mas explícitas si se considera que la mayor parte de la red que se encuentra actualmente operativa, se asienta sobre su territorio.-

En lo que al objeto de nuestro estudio concierne, resulta obvia la importancia de la índole y características de la operatoria ferroviaria provincial ya que; como veremos; algunos de los ramales y/o servicios provincializados presentan accesos directos y/o periféricos a los puertos de la provincia.-

En primer término cabe consignar que la provincia ha respondido afirmativamente con relación a ambas ofertas de operación ferroviaria; es decir las instrumentadas por los

decretos 532/92 y 1168/92 de modo tal que se encuentra en pleno proceso de transferencia la de los siguientes ramales y/o servicios:

*) En concesión de explotación integral (prestación eventual de cargas y/o de pasajeros) y en los términos del decreto 532/92 :

a)Línea Gral. Belgrano:

1)Pergamino -Rosario (Ramal G)

2)Pergamino - Villars (Ramal G)

3)Villars - Patricios (Ramal G4)

4)Pergamino - Vedia (Ramal G6)

b) Línea Mitre :

1)Pergamino - San Nicolás

c) Línea Roca :

1) Bahía Blanca- Bariloche (Línea FA)

2) Gral. Guido - Vivorata (Línea FA)

d) Línea Sarmiento :

1) Quintana - Anderson

2) Sumblad - La Zanja

3) Tres Lomas - Maza

4) La Zanja - Tres Lomas

* *) En concesión de servicios de pasajeros exclusivamente :

a) Línea Sarmiento : 1) Once - Toay

2) Once - Pico

3) Once - Lincoln

4) Once - Villegas

5) Once - Darragueira

b) Línea Mitre : 1) Retiro - San Nicolás

c)Línea Roca : 1) Constitución - Bahía Blanca

2) Constitución - Quequén

3) Constitución - Bolívar

4) Olavarría - Bahía Blanca

d)Línea S. Martín : 1) Retiro - Vedia

2) Retiro - Junín

e)Línea Urquiza : 1) Lacroze - Rojas

En cumplimiento de las disposiciones emergentes del plexo normativo compuesto por los decretos P.E.N. n* 532/92 y 1168/92 y con fecha 15 de enero de 1992 la provincia de Buenos Aires dictó el decreto provincial N* 99/93 por el cual se crea el organismo destinado a operativizar transitoriamente y hasta su subconcesionamiento los servicios y ramales a transferirse a la provincia en los marcos de los referidos decretos nacionales.-

Por el art. 1* se crea en jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia el ente pertinente con la denominación de UNIDAD EJECUTORA DEL PROGRAMA FERROVIARIO PROVINCIAL con el objeto de desarrollar las acciones necesarias para la recepción y posterior entrega en concesión al sector privado de las líneas, ramales, servicios, maquinarias, instalaciones, inmuebles y demás accesorios afectados al transporte ferroviario a transferirse de acuerdo a la normativa referenciada.-

Como órganos de dirección del organismo se designa la figura del Administrador General que será secundado por un Sub - Administrador General y asistido por un Consejo Asesor compuesto por cuatro delegados representantes respectivamente de los Ministerios de Obras y Servicios Públicos, de la

Producción, de Gobierno y Justicia y de Economía.-

Entre las misiones asignadas al ente se destacan la de llevar a cabo las acciones necesarias para concretar la transferencia de los servicios a la órbita provincial y posteriormente al sector privado mediante concesiones de servicio público; proponer al Poder Ejecutivo provincial el cronograma de acción para el cumplimiento de las responsabilidades asignadas y controlar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los futuros concesionarios estableciendo al respecto las normas de procedimiento para la constatación de infracciones y la imposición de sanciones.-

Cabe consignar que el ente referido se encuentra a la fecha plenamente integrado y se encuentra abocado a la implementación operativa de las responsabilidades atribuidas dada la inminencia de la fecha (10 de marzo del corriente) en la que según las disposiciones expresas del decreto PEN 2388/92; cesará definitivamente la prestación por parte del Estado Nacional de los servicios referidos por el decreto PEN 1168/92.-

D) ANALISIS CONCEPTUAL DEL MARCO DE RELACIONES JURIDICAS PUBLICAS Y PRIVADAS RESULTANTES DEL PROCESO GLOBAL DE RECONVERSION FERROVIARIA Y ORGANISMOS DE CONTROL Y SUPERVISION.-

Resta por último estructurar esquemáticamente un cuadro analítico conceptual de las relaciones jurídicas posibles entre los sectores públicos y privados involucrados

eventualmente por el proceso de reconversión ferroviaria y de reformulación del modo de transporte ferroviario, y que se presentan como alternativas posibles de materializarse, en orden a la totalidad de la normativa jurídica aplicable que regula el referido proceso; para finalizar este aspecto del informe con una apretada referencia al organismo nacional de control y de regulación de todo el sistema, creado por el decreto del P.E.N. N* 2339 del 4 de diciembre de 1992.-

*) Aunque el tema ya ha sido abordado por informes anteriores; resulta ahora conveniente ensayar una somera recapitulación general de la totalidad de las alternativas de relaciones jurídicas posibles entre sectores públicos (nacionales y/o provinciales) y/o privados involucrados por el proceso de reformulación y reconversión del modo de transporte ferroviario porque el tema resulta de la mayor importancia a la luz del objeto central del estudio; es decir el análisis de las posibilidades de integración del modo de transporte ferroviario a la operatoria de los puertos de la Provincia de Buenos Aires.-

Al respecto habrá primero que recordar la enumeración de toda la normativa nacional y/o provincial y con nivel legislativo o de decreto regulatorio u operativo aplicables porque la totalidad del sistema da lugar a una intrincada y múltiple gama de alternativas y posibilidades entre los eventuales y posibles sectores involucrados.-

Como ya se ha dicho la legislación madre de todo el sistema lo constituyen la ley 23.696 "de reforma del estado"

el decreto nacional reglamentario n* 1105/89 y el decreto nacional operativo n* 666/89.-Ahora bien como la implementación del proceso implicaba la privatización por concesión (de obra, de servicios o de uso de bienes del dominio público) de servicios de cargas y de servicios de pasajeros y en ambos casos algunos pertenecientes a la Cap. Federal y otros interurbanos o de larga distancia y resultaba imposible ofrecerlos a todos en un mismo paquete licitatorio dada la distinta rentabilidad de los ramales y/o servicios y la necesidad socio-política de mantener los servicios de pasajeros interurbanos a pesar de su insalvable déficit crónico; se recurrió a la decisión de dividir la empresa prestadora y administradora nacional - hasta entonces exclusivamente Ferrocarriles Argentinos - constituyendo la empresa FE.ME.SA. con el objeto de explotar transitoriamente y luego privatizar por concesión de servicio público subsidiada los servicios de pasajeros del conurbano capitalino y bonaerense (arts. 1 yss/.decreto P.E.N. n* 502/90) ; quedando por lo tanto a cargo de F.A. la prestación hasta su concesionamiento y/o provincialización en los términos de la ley 23696 y el dec. 666/89; de los servicios generales de carga e interurbanos de larga distancia de pasajeros.-

Como último aspecto del esquema cabe acotar que si bien F.A. no encontró relativamente dificultades para concesionar las distintas redes troncales en las que fue dividido el sistema global del servicio de cargas; no obtuvo iguales resultados con relación, en primer lugar a algunos ramales aptos para cargas y para servicios pero que se encontraban

prácticamente inoperantes por falta de demanda o directamente clausurados por dicha misma razón; y tampoco con relación a los servicios de pasajeros de larga distancia interurbanos cuyo crónico déficit operativo los convertía en imposible de privatizar sin ofrecer al respecto subsidios que la Nación había resuelto ya no proporcionar.-

Fue en ese contexto en el que se arquitectó el sistema de provincialización instrumentado por los decretos 532/92 y 1168/92; por los cuales dichos servicios y/o ramales fueron ofrecidos a las provincias en concesion para su explotación integral o para la prestación del servicio de pasajeros; según el caso; con material rodante tractivo y remolcado proporcionado por la Nación y habilitándose además a las jurisdicciones provinciales para formalizar la prestación operativa por sí o por intermedio de terceros privados subconcesionarios; aunque sin la facultad de delegar la responsabilidad por la operacion y conducción de los servicios, asumidos ante la Nación.-

En este orden de consideraciones; y como puede advertirse si se analiza detalladamente la situación jurídico - normativa y operativa detallada; existen con relación al territorio ferroviario de la Pcia. de Bs.As. y con relación a eventuales prestaciones ferroviarias con acceso directo y/o periférico a sus puertos, distintas situaciones y alternativas :

a) ramales y lugares (p.ej. en el área metropolitana definida geográficamente por el art. 17 del

decreto PEN n* 502/90) donde la infraestructura de vías e instalaciones ferroviarias complementarias se encontrará privatizada a favor de un con cesionario de FE.ME.SA. prestador de servicios de pasajeros; con derecho a percibir peaje de terceros transportadores de cargas y/o de pasajeros que utilicen dicha infraestructura; y ya sean los mismos transportadores privados de carga concesionarios de F.A. o prestadores de servicios de pasajeros de larga distancia operados por la Pcia. de Bs. As. o por sus subconcesionarios privados; debiéndose establecer entre los mismos alternativas de peaje, de tarifas y de cargos por la utilización de la infraestructura de la que FE.ME.SA. resulta titular (arts. 3, 4 , 8 y 16 dec. 502/90) los que dada la estructura societaria de FE.ME.SA., organizada en los términos de la ley 19550; resultarán típicos acuerdos de derecho privado en la mayoría de los casos.-

b) situaciones (p. ej. la de los ramales troncales situados fuera del área metropolitana) en los que la infraestructura ferroviaria se encontrara privatizada a favor de un transportador privado de cargas concesionario de F.A. con derecho al cobro de peaje por la utilización de esa infraestructura por parte de servicios de pasajeros operativizados por la Pcia. de Bs.As. o sus subconcesionarios privados: debiéndose establecer acuerdos; que resultarán por tanto también de derecho privado; para la liquidación de los importes pertinentes de peaje y/o cargos por utilización de la infraestructura concesionada a su favor.-

c) Situaciones (p.ej. la de los ramales comprendidos en el régimen del decreto 532/92) en los que si bien ,los servicios de cargas y/o de pasajeros prestados por la Pcia. de Buenos Aires y/o por sus subconcesionarios privados serán libres de peaje por correr sobre vías que no han sido objeto de concesión ninguna por parte de la Nación -pero con respecto a las cuales y por lo expuesto, la operadora provincial o sus subconcesionarios se deberán hacer cargo de su mantenimiento por dicha misma razón - no obstante lo cual deberán abonar los peajes pertinentes ; y celebrar al respecto los acuerdos correspondientes: en el caso de enlazarse con empalmes o transferencias a redes troncales concesionadas por FA o, en su caso, por FE.ME.SA.-

Como puede advertirse, la complejidad comercial y operativa de todo el desarrollo del proceso de reconversión ferroviaria ha desencadenado una multifacetica y múltiple posibilidad de alternativas de relaciones jurídicas entre prestadores públicos y/o concesionarios privados y en ambos casos de cargas y/o de pasajeros; originados por la utilización simultánea de la misma infraestructura de vías e instalaciones ferroviarias complementarias por distintos operadores concesionarios públicos y/o privados.-

La casuística puntual es suficientemente amplia como para que no resulte aconsejable formular un esquema general de aplicación global : no obstante lo cual resulta indudable que la funcionalidad concreta del sistema permitira en la práctica ir solucionando positivamente los problemas técnicos y/o comerciales que la realidad de la operatoria presente;

sobre todo si se tiene en cuenta que el modo de transporte ferroviario trasciende lo puramente comercial y reconoce indudablemente componentes de índole esencialmente socio-políticos.-

* *) Como ente nacional regulador y controlador de todo el programa y de todo el proceso de reconversión y reestructuración ferroviaria el decreto del P.E.N. n* 2339 del 4 de diciembre de 1992 creó la COMISION NACIONAL DE REGULACION FERROVIARIA como organismo autárquico con plena capacidad jurídica y autonomía financiera y para actuar en el ámbito del derecho público y privado con las siguientes funciones y misiones específicas (arts. 1 y 2) :

a) Resolver - e intervenir cuando le sea requerido por las partes - las controversias que se produzcan entre el estado nacional y los concesionarios de servicios ferroviarios de cargas, de pasajeros interurbanos y de pasajeros metropolitanos; entre los dadores de cargas y los concesionarios de los servicios ferroviarios de cargas y entre los concesionarios ferroviarios: pudiendo a tal efecto dirigir los procedimientos y adoptar la resolución definitiva que agote, a su respecto, la instancia administrativa.-

b) Lograr que el sistema de transporte ferroviario de cargas y de pasajeros sea competitivo con relación a los otros modos , tendiendo a la eliminación de las regulaciones innecesarias.-c) Prevenir conductas monopólicas por parte de los operadores ferroviarios.-

d) Representar al estado nacional y como actor o como demandado en juicio y en todo asunto relacionado son sus atribuciones y funciones.-

e) Promover las acciones tendientes a reducir y simplificar las regulaciones y controles sobre el sistema ferroviario y procurar que, cuando la regulación resulte imprescindible sea ecuánime y expeditiva.-

f) Asegurar la continuidad y favorecer el desarrollo de un sistema ferroviario fuerte y competitivo tanto entre operadores ferroviarios como con operadores de otros modos en aras a la satisfacción la demanda de los usuarios y el interes publico.-

g) Prevenir excesos en las tarifaciones y competencias comercialmente desleales.-

h) Asegurar el flujo y continuidad de información confiable sobre la actividad de los operadores ferroviarios.

i) Llevar a cabo toda otra actividad relacionada con la regulación ferroviaria que a su juicio resulte necesaria.-

Como dato significativo debe puntualizarse que en relación a las cuestiones o controversias que se planteen con respecto a las concesiones ferroviarias sobre las líneas pertenecientes a Ferrocarriles Argentinos o FE.ME.SA. se otorga a la Comisión jurisdicción primaria con la única excepción de aquellas controversias que se refieran o

involucren a la competencia especifica de un organismo de regulacion que tenga a su cargo aspectos inherentes a la seguridad ferroviaria (art. 7º).-

Como otro aspecto de gran importancia entre las responsabilidades que se le asignan al órgano debe destacarse la mision que se le encomienda (art.8º inc.2) en el sentido de proceder a la recopilación y análisis de las reglamentaciones existentes a fin de propender a su unificación y a la simplificación de los y regulaciones y los procedimientos para el mejor cumplimiento de su cometido esencial y de las responsabilidades que por el decreto se le asignan.-

Tambien se le atribuye un amplio poder de policía destinado a la investigacion y control de prácticas ilegitimas o monopólicas de fijacion de precios por parte de los concesionarios; pudiendo investigar exhaustivamente contratos de fusión o de unión transitorias de empresas o absorciones, transformaciones y/o acuerdos entre concesionarios cuando dichas operaciones comerciales tiendan a disminuir sustancialmente la competencia o a generar beneficios extraordinarios por ejercicios de practicas monopólicas .- A tal fin la Comisión podrá proponer a la autoridad de aplicación la sanción de un régimen de de penalidades por incumplimientos a las obligaciones derivadas de las normas legales y reglamentarias en materia de concesiones ferroviarias y establecer al respecto el procedimiento aplicable de modo tal que quede asegurado el respeto al principio del debido proceso (arts. 3,4 y 5).-

Como organo de dirección se determina la creación de un Directorio compuesto por tres miembros cuyos cargos serán Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo, cada uno de los cuales tendrá derecho a un voto; formándose quórum con la presencia de dos de los miembros y adoptándose las decisiones por mayoría simple (arts.10 y 11).- Los cargos referidos serán designados por el Poder Ejecutivo Nacional con una duración de mandato d tres años y el ejercicio de la presidencia será anual y rotativa (art. 10).-

Cabe por último destacar que la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria resulta la continuadora jurídica del Centro de Documentación y Publicaciones de Ferrocarriles Argentinos quien deberá transferirle la totalidad de la documentación archivada en el plazo determinado por el art.23 del decreto.-

Como puede advertirse la creación de la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria resulta de la mayor importancia ya que se constituirá como el indispensable organismo de control de todo el complejo sistema ha que ha dado lugar el proceso de reconversión y reformulación ferroviaria el cual; y como hemos analizado en detalle habilita la posibilidad de multifacéticos interrelaciones entre el estado y sectores concesionarios privados prestadores de servicios ferroviarios de carga y/o de pasajeros o entre ellos mismos; y sin contar además que el sistema permite la posibilidad de algunas prestaciones a cargo de las jurisdicciones operativas provinciales ; todo lo

cual como puede anticiparse sin mayor esfuerzo de análisis; dará sin duda lugar a un entrecruzamiento de relaciones jurídicas que será fuente permanente de controversias potenciales mucho mas fácilmente resolubles ; dada la índole y características de las mismas ; por un organismo de contralor y arbitraje que pueda funcionar en la esfera del poder administrador.-

Lo expuesto resulta aún mas explícito sobre todo teniendo en cuenta que el mecanismo de jurisdicción y competencias atribuidos a la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria para nada empece a los recursos y/o acciones judiciales que los interesados involucrados sean públicos o privados consideren pertinentes.-

Por último parece interesante destacar que la Comisión se regirá en su gestión financiera, patrimonial y contable por los reglamentos que al efecto deberá dictar ella misma - lo que asegura su autarquía de gestión y financiera - y que en cuanto a su auditoría y contralor quedará sujeta a las disposiciones de la ley 24156 ; resultándole aplicable supletoriamente en lo que respecta a los procedimientos de actuaciones internas la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos n* 19.549 ; modificada por la ley 21.686 y el Reglamento de Procedimientos Administrativos reglado por el decreto n* 1759/72.-(arts.9* inc.4 y 20).-

COMERCIO EXTERIOR:

1.- INTRODUCCION:

Para poder abocarnos al estudio de este tema es necesario realizar una breve introducción que nos permita visualizar la necesidad que pesa sobre las naciones de mejorar su comercio exterior. Una de las instituciones más antiguas que conocen las civilizaciones es la "aduana", mediante la cual en un principio se tendía a evitar que salieran del territorio aquellos objetos que eran destinados al culto, alimentación y seguridad. Lentamente se fue evolucionando permitiendo la exportación de productos con el fin de percibir un canon o tributo. Así, y a medida que las naciones iban desarrollándose fueron necesitando incrementar la importación de bienes (por ejemplo: porque la producción es menor que la demanda o incapacidad en la producción.-

Esta necesidad a su vez determinó otra que fue la de ir generando bienes suficientes como para poder exportar y así solventar los gastos emanados de las importaciones.-

Como es fácil comprender las exportaciones no sólo sirven para pagar los costos de las importaciones, sino que al aumentar la productividad se genera una cadena de beneficios que va desde el incremento ocupacional hasta que para que obtengan los países no industrializados una fuente genuina de recursos.-

Para que sea factible este beneficio generado por las exportaciones en necesario crear condiciones que por un lado alienten a los mercados internacionales a invertir en nuestros productos, y el otro, animen a los productores nacionales a generar mayor cantidad y calidad de mercaderías exportables.-

Para ello debe contarse con una política con objetivos claros y bien demarcados que se apoye en una normativa legal

flexible que prevea franquicias aduaneras, impositivas, fiscales, créditos, etc.-

Recordemos que el ingreso de recursos externos pueden ser utilizados en el pago de los servicios de la deuda externa, obtener una nivelación entre la oferta y la demanda, mejorar la calidad de los productos nacionales, rutas y medios de comunicación, generar trabajo, renovar maquinaria, siendo una las variantes económicas más eficaces para el desarrollo de un país.-

2.- VINCULACION ENTRE LOS PUERTOS Y FERROCARRILES CON EL COMERCIO EXTERIOR:

Al tratar este tema nos referimos en particular a la producción agraria por ser ella la más tradicional en el país, sin que ello determine una mella en el tratamiento genérico del punto.-

Una comprensión integral del proceso de comercialización de un producto nos lleva a tener en vista todo el trayecto que va desde que el mismo sale de la unidad de producción hasta que llega al consumidor final (transporte, almacenamiento, procesamiento, etc.).-

El transporte en el comercio exterior incide notablemente en los costos totales, marcando por lo tanto uno de los ítems que determina el nivel de preferencia de los productos; tomemos como ejemplo el costo del mismo en los E.E.U.U., en donde es ocho veces inferior al de nuestro país. y esto es así porque en los E.E.U.U. el 57% del transporte se efectúa por ferrocarril, el 31% en barcazas y el 12% por automotor: por el contrario en la Argentina el 81% es por automotor, el 15% es ferroviario y sólo el 4% es fluvial.-

En nuestro país, al contrario de lo que ocurre en las naciones más desarrolladas, se utiliza como medio de

transporte de preferencia el carretero que es el más caro dado la energía que consume, desechando el fluvial o ferroviario cuyo costo es menor.-

Sintetizando el transporte por ejemplo de los granos desde su lugar de origen sobresaliente (la pampa húmeda) hasta el puerto de embarque -alrededor de 300 km.- origina una erogación que acrecienta en forma desmesurada el costo de exportación, acarreando que la preferencia se vuelque por otros países exportadores que ofrezcan productos de similar calidad por menor precio.-

Los ferrocarriles que serían uno de los transportes más económicos, en especial de granos, se encuentran en tal estado de abandono que obligan necesariamente a optar por otros medios, siendo que no pueden garantizar un buen servicio que consistiría en asegurar la puntualidad, tiempo, capacidad y velocidad necesarias.-

Por otra parte no cuentan en la actualidad con cabida suficiente para el traslado total de las mercaderías debiéndose esto al hecho que los vagones están sumamente deteriorados, sin que existan partidas presupuestarias suficientes para su cambio y/o mejoramiento, con gran escasez de locomotoras, preferenciándose el transporte de pasajeros que al de carga; con lo cual el servicio de ferrocarriles creado en la Argentina en 1857 para el acarreo de los granos se ve con el tiempo desvirtuado a raíz de la gran inseguridad que presenta en cuanto a la calidad, rapidez y eficiencia del servicio.-

En nuestro país la mayor capacidad de productos exportables se canalizan por medio de los puertos, contando con 27 puertos fluviales ubicados a lo largo del Paraná y del Río de la Plata y 13 marítimos diseminados en la costa

atlántica (desde Punta Rasa hasta la Isla de Tierra del Fuego).-

La mayor parte de las exportaciones portuarias corresponden a los granos; y de las importaciones, el hierro ocupa el primer lugar, seguido por el acero.-

Aproximadamente a principios de la década del ochenta se ve incrementada la presencia de instalaciones portuarias privadas, las que al producir una mayor competencia crearon un mercado en el cual se tendió a mejorar las prestaciones y eficiencia, sobretodo por la proliferación de terminales privadas de embarque de granos.-

A pesar de lo cual la exportación de granos se ve afectada por diversos hechos que encarecen su costo, entre otros, las abultadas tarifas de embarque, remolque,almacenaje, uso de puerto y servicio de cargas, obstrucción de puertos por buques y barcazas en desuso, inoperancia en la recepción de embarques, impedimento para el entrado de los buques de gran calado a los puertos, debido a la poca profundidad, desorganización administrativa, etc.-

Frente a este pamorama debería pensarse, entre otras posibilidades, la privatización del sector perto siempre que la misma tienda a mejorar la prestación de los servicios, modernizándolos y adecuándolos a una realidad que escapa a la de nuestras fronteras, permitiendo la existencia de varios oferentes a efectos de evitar cualquier tipo de monopolio (sea público o privado) que permitiría a los exportadores optar por aquel que a igual servicio disminuya los costos, creando así otro incentivo a las exportaciones, complementado con una adecuado legislación.-

3.- MARCO JURIDICO:

3.- a) CONSTITUCION NACIONAL:

El comercio tanto interior como exterior se ve regulado por diversas normativas que encuentran su base en la Constitución Nacional.-

En su artículo 67 incisos 10 y 12 nuestra Carta Magna faculta al Congreso a establecer el valor de la moneda nacional y extranjera, posibilitando un control de cambios, asimismo, tiene competencia para regular el comercio con los países extranjeros.-

En diversos artículos regla una institución estrecamente vinculada con el comercio, ésta es la aduana, delimitando su naturaleza y funcionamiento (arts. 9, 10, 67 inc. 1 y 9 de la C.N.).-

3.- b) LEY NRO. 23.101 de PROMOCIONES DE LAS EXPORTACIONES:

El régimen legal que demarca el encuadre a corto, megiano y largo plazo es fundamentalmente la Ley de Promociones de las Exportaciones Nro.23.101, sancionada el 28 de septiembre de 1984 y promulgada el 19 de octubre del mismo año.-

Consta de dos capítulos, el primero denominado:OBJETIVOS, integrado por un solo artículo en donde a lo largo de sus incisos se precisa y delimita el fin de la pólitica comercial de exportación siendo él propósito el expandir las exportaciones de bienes y servicios beneficiando a aquellos que mayor esfuerzo realicen por mantener e incrementar las mismas, b) diversificar la oferta de bienes y servicios destinados a los mercados del exterior, incentivando la inserción de las medianas y pequeñas empresas en el mercado internacional, c) remarcar la presencia Argentina en los mercados tradicionales, tratando de penetrar en los nuevos y recuperar los perdidos, d) controlar las actividades de exportación a fin de evitar el desprestigio, e) posibilitar el

acceso a los insumos y bienes de capital o partes de origen importado a los fabricantes o exportadores de bienes y servicios exportables cuando las necesidades así lo determinen, f) propender que las provincias se beneficien con el comercio exterior, g) afianzar las empresas existentes pero fomentando la creación de compañías para el comercio exterior (públicas, mixtas o privadas), consorcios y cooperativas de exportación, h) propiciar la firma de acuerdos internacionales como así la integración y cooperación económica y financiera, i) incitar la formación de emprendimientos conjuntos (binacionales o multinacionales) tendientes a la colocación de bienes y tecnología nacionales. e incorporar tecnología y firenciación no disponible en el país.-

El segundo capítulo se denomina: PROMOCION Á LAS EXPORTACIONES y consta de treinta artículos, donde, entre otros ítems, se faculta al Poder Ejecutivo Nacional dentro de los límites fijados por la propia ley a proceder a su instrumentación y aplicación de regímenes que cumplan con los objetivos delineados en el primer capítulo.-

Se establece que las aduanas deberán acomodar su funcionamiento acorde con lo normado a fin de facilitar la aplicación de la ley.-

La Secretaría de Comercio será la autoridad de aplicación e intervendrá en todo lo relativo a la implementación de la misma.-

Dentro de todo el articulado de la Ley se observan formas para agilizar y promocionar el comercio exterior, por ejemplo: se benefician los agrupamientos de las medianas y pequeñas empresas nacionales mediante un reembolso estableciendo un régimen de Consorcios y Cooperativas de Productores de Bienes y Servicios (art. 1 inc. g).-

Se recrea el regimen de intercambio compensado, posibilitando así el intercambio comercial internacional sin movimientos de divisas o transferencias de ellas, englobando compra-venta de bienes y servicios nacionales por bienes y servicios extranjeros y por valores similares (art. 1 inc.h).-

Se garantiza el tipo de cambio efectivo vigente a la fecha de la contratación mediante licitación pública internacional o concurso de precios de carácter público internacional por medio de ajuste compensador (art. 14 incs. c y d).-

Dentro del marco impositivo se intenta que todas las mercaderías exportadas estén exentas del pago del impuesto al valor agregado (art.3). Con relación al impuesto a las ganancias se otorga una deducción en el balance impositivo de dicho impuesto a los exportadores de hasta un 10% del valor F.O.B. de los bienes y servicios promocionados que exportare, todo ello acorde con lo reglado por el art. 9 inc. b.-

A través del art. 9 inc. a, se regula el otorgamiento de un reembolso específico por medio del Régimen de exportación de plantas llave en mano y obras de ingeniería para prestación de servicios.-

Se crea el Fondo Nacional de Promoción de Exportaciones conforme establece el artículo 22, con la recaudación del 0,50% sobre las importaciones.-

Se establece el Programa Especial de Exportaciones (art. 16) que funcionó hasta la sanción del Decreto 963/88 que lo derogó.-

Por los artículos 17 y 19 se define el Seguro de Crédito a la Exportación siendo la protección con que cuentan los exportadores contra el riesgo crediticio del comercio internacional posibilitándolos de resarcirse de la pérdida que

pudieran sufrir como consecuencia del no cobro de los créditos de exportación por determinados hechos que impidieran la recuperación de los mismos, pudiendo así realizar ventas con pagos diferidos sin asumir riesgos comerciales y/o extraordinarios (por ejemplo: políticos).-

El artículo 1 inciso g, es la base legal de las denominadas comúnmente "trading compañies", siendo su nombre en nuestro sistema, compañías de comercialización internacional, sociedades anónimas cuyo único objeto es realizar operaciones de comercio internacional.-

3.- c) LEY NRO. 11.354 (PROVINCIA DE BUENOS AIRES) de PROMOCION DE LAS EXPORTACIONES:

Mediante la Ley 11.354, promulgada el 20 de noviembre de 1992, la Provincia de Buenos Aires implementa un sistema legal tendiente a alentar la producción de bienes y servicios exportables y revitalizar la economía en su conjunto.-

La misma está integrada por cinco capítulos siendo el primero de ellos: OBJETIVOS en el cual en su único artículo se delinean la finalidad de propender al intercambio comercial entre la Provincia y los países del mundo, en especial con los de la Región Continental Sudamericana y con los miembros del MERCOSUR, mediante el fomento, promoción y aumento de las exportaciones, en especial de los productos generados por las pequeñas y medianas empresas.-

Tiende a la diversificación de la oferta, a la mejor y mayor utilización de las materias primas y de la tecnología, como así, a la calidad de los productos.-

Estimula la creación de empresas destinadas al comercio exterior, sean éstas públicas, privadas o mixtas, de consorcios y cooperativas de exportación, la firma de acuerdos con organismos internacionales de crédito, con instituciones

de apoyo científico destinados a favorecer la cooperación internacional.-

Extender los beneficios a todas las zonas de la Provincia Propender a la formación de asociaciones flexibles y eficientes, en especial aquellas que incorporen capitales o tecnologías no disponibles en el país.-

Los cuatro capítulos restantes se denominan: PROMOCION DE LAS EXPORTACIONES, BENEFICIOS PROMOCIONALES, FONDO DE PROMOCION DE LAS EXPORTACIONES Y ENTE BUENOS AIRES EXPORTA.-

En ellos se delinean las atribuciones y obligaciones de la autoridad de aplicación en especial la de elaborar un plan anual de promoción de las exportaciones, celebrar convenios con entidades públicas o privadas, municipios, etc., siempre que resultaren necesarios. Será la encargada de conceder, regular y fiscalizar el otorgamiento de los beneficios que se crean por ley, podrá implementar actividades de promoción, organizar misiones comerciales, brindar asistencia técnica y legal, establecer anualmente un detalle de prioridades, etc.-

Se establecen franquicias impositivas mediante devoluciones o acreditaciones a los exportadores que se ajusten a las disposiciones de la ley. Se prevee la prefinanciación y financiación mediante el otorgamiento de créditos en las diferentes etapas de producción o comercialización, así como las post-financiación.-

Con el fin de apoyar y estimular al sector exportador se crea el Fondo de Promoción de las Exportaciones de Buenos Aires (FOPREXBA), con preferencia a la mediana y pequeña empresa y a las demás economías de las sub-regiones.-

Se establece el Ente Buenos Aires Exporta, presidido por el Sub-secretario de Relaciones Económicas Internacionales, siendo entre otras sus funciones, asesoramiento, elaboración

de un plan anual de promoción, aprobar las cuentas resultantes de ejercicios anteriores, celebrar convenios con las municipalidades, promover la celebración de acuerdos comerciales, etc.-

Las funciones ejecutivas del Ente estarán a cargo de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, quien será también la autoridad de aplicación de la ley.-

3.- d) CONVENIOS INTERNACIONALES:

En forma independiente a los beneficios otorgados por las normativas nacionales, debemos recordar aquellos que obtienen nuestros productos negociados dentro de la Asociación Latino Americana de Integración (A.L.A.D.I.) con relación al pago arancelario.-

Asimismo, los productos que se exportan a los países desarrollados participantes de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, siempre que se trate de manufacturados y semimanufacturados, cuentan con la eliminación o reducción de los derechos de importación que deberían tributar bajo el sistema Generalizado de Preferencia (S.G.P.).-

No puede dejar de mencionarse el MERCOSUR en donde los países miembros se han comprometido a crear un mercado común hasta 1995. Los impuestos aduaneros han sido reducidos en un 50% y se reducen cada seis meses un 7% más, hasta alcanzar la meta será dentro de dos años desde ahora.-

AUTORIDAD PORTUARIA

DEFINICIONES Y ESTRUCTURAS ACONSEJADAS

En el CONVENIO DE TRANSFERENCIA NACION-PROVINCIA que se suscribiera con fecha 12 de junio de 1991 por el que se acuerda la trasmisión a la Provincia de Buenos Aires de la explotación y administración de los puertos de La Plata, Mar del Plata, San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones; se establece, asimismo, que al grupo de trabajo integrado por tres representantes de la Provincia y tres de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado deberá, para expedirse sobre el personal de A.G.P.S.E. que se transfiera a la Provincia, agregarse tres representantes de los gremios signatarios de convenios colectivos en el marco de la A.G.P.S.E.-

Así, al personal deberá respetarseles sus derechos laborales, siendo de aplicación lo establecido en el capítulo IV de la Ley 23696.-

Por su parte en la Reglamentación General de la Ley 11.206 ratificatoria del Convenio de "Transferencia de Puertos Nación-Provincia en su Capítulo V (Disposiciones Transitorias, artículo 19), la Provincia de Buenos Aires incorpora al personal transferido de la A.G.P.S.E., acorde, asimismo, con el "Acta Marco de Transferencia del Personal de la Administración General de Puertos S.E. a la Provincia de Buenos Aires" de fecha 17 de octubre de 1991.-

Esta situación de gran relevancia en el aspecto jurídico provoca necesariamente que la Provincia adecue su estructura orgánica y presupuestaria a la nueva realidad, a fin de poder asimilar al personal traspasado sin que ello implique una

desarticulación en su organigrama ni afecte derechos de los trabajadores.-

Esta breve reseña se efectuó a fin de poder abordar el estudio sobre la autoridad portuaria y el organigrama que emana de ella, pues si se perdiera de vista el traslado efectuado podría no llegar a entenderse la estructura que rodea el funcionamiento de los puertos, estructura que por cierto debe tender a economizar gastos y agilizar el trabajo.-

La autoridad de aplicación tanto de la ley 11.206 como de toda otra normativa referente a la materia es la Dirección Provincial de Actividades Portuarias, que funciona y depende del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.-

Tiene a su cargo, entre otras funciones, el fijar y elaborar la política y estrategia de administración y explotación de cada una de las Unidades Portuarias a través de planes reguladores.-

De la Autoridad de Aplicación dependen los Delegados Portuarios, quienes mensualmente deben rendir cuenta de su gestión como así también del manejo de las respectivas cuentas corrientes.-

En este punto se hace necesario recordar los conceptos sobre Unidades y Delegaciones Portuarias, reiterando como ya se ha expuesto, que existen tres Delegaciones Portuarias, ellas son: a) Río de la Plata, b) Mar del Plata y c) Paraná inferior; siendo su finalidad posibilitar una adecuada administración y explotación de cada puerto.-

Están integradas por una o varias Unidades Portuarias, que son las utilizadas para identificar los puertos transferidos, siendo que a dicha sigla se le adosa el nombre de la localidad o zona de influencia donde se asienta.-

Cada Delegación Portuaria depende de un Delegado

Administrador, cuya función es administrar y fiscalizar la explotación comercial de las Delegaciones Portuarias a su cargo: quedando por señalar que mantienen las mismas tareas que desarrollaban en su carácter de Administradores de Puertos de la Administración General de Puertos S.E., conjugadas con las establecidas en la Reglamentación General de la Ley 11.206 y las determinadas por la autoridad de aplicación.-

En las Delegaciones Portuarias prestan servicios personal administrativo, profesional y obrero, siendo su número y especialidad acorde con las necesidades locales.-

Pondremos como ejemplo el organigrama correspondiente a la Delegación Portuaria Río de la Plata, Puerto La Plata, compuesta por departamentos, divisiones, secciones y servicios que a efectos de simplicar su conformación y número se transcribe, acorde con su categoría y composición, el siguiente diagrama y al que condieramos como un modelo apto para la operación portuaria en general.-

1) DEPARTAMENTO:

   a) De Explotación y Técnica: con dos jefes de sección 2da., un encargado de sector;

2) DIVISIONES:

   a) Administrativas: con un jefe de departamento;

   b) Conservación: un jefe de división;

   c) Operaciones: un jefe de división;

3) SECCIONES:

   a) Personal y Despacho: con un jefe de sección;

   b) Movimiento y Control: un jefe de oficina y un encargado de sector;

   c) Liquidaciones y Tesorería: un jefe de división, uno de sección, un auxiliar liquidador y un liquidador rev. principal;

d) Contabilidad: un jefe de sección y dos auxiliares contables;

e) Compras y Suministros: un jefe de sección y un encargado de mesa;

f) Obras Civiles: un jefe de sección:

g) Tráfico - fracción (empleados): un jefe de sección, dos encargados (principal tráfico y tráfico 1ra.);

4) SERVICIOS:

a) Mayordomía (Personal Obrero): un mayordomo y dos ordenanzas;

b) Mecánico: un capataz general, capataz, dos encargados y un oficial;

c) Garage y Automotor: dos oficiales;

d) Calderería - Herrería y Soldadura: un capataz;

e) Eléctricos: un capataz;

f) Carpintería: un capataz general, un capataz y un encargado;

g) Vías y Urbanismo: capataz general, un capataz, un encargado y un oficial mecánico;

h) Limpieza terrestre Pabellón sanitario: un encargado;

i) Muelles y Depósitos: (empleados): un encargado principal de muelles y tres encargados de muelles;

j) Guinches (obreros): un capataz general, un encargado y tres guincheros;

k) Personal de Maniobras (obreros): un inspector, un capataz y cuatro cambista;

l) Tracción Locomotoras: un jefe de sección, un cond. clase única, tres acompañantes 3ra., dos aspitantes cond. efect. y un acompañante 2da.;

5) DEPOSITO MATERIALES: (Personal Obrero): un capataz.-

Estimamos que como todo organigrama de trabajo es

perfectible y modificable acorde con las necesidades y cambios que se vayan produciendo en el funcionamiento del puerto, como por ejemplo, concesión de explotación y/o sistemas de trabajo mecanizados, aumento en las prestaciones y servicios, etc.; pero resulta por el momento apto para la operatoria actual de la totalidad de las Unidades Portuarias de la Provincia.-

POSIBILIDAD DE CELEBRAR CONVENIOS PARA LA AFECTACION DE ESPACIOS SITUADOS EN JURISDICCION NACIONAL POR RAZONES DE OPTIMIZACIαN DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA.-

Para abordar este tema es necesario tener en vista que desde hace ya años en diferentes zonas portuarias del mundo, se han implementado la idea de que aquellas que han quedado obsoletas desde el punto de vista operacional se las integre a otros sistemas de productividad o se las urbanice, con lo cual se obtiene un rédito de aquello que no producí nada más que gastos de manutención.-

Llevado esto a nuestra realidad se observa no solo la presencia de zonas obsoletas sino que el Estado Nacional ha reservado para sí, ya sea por razones de seguridad, políticas y/o económicas extensas zonas litoraleñas.-

Esta realidad opuesta a la política de recionalización y productividad implementada, sumada a las necesidades del presente determinan la búsqueda de sistemas que permitan un efectivo aprovechamiento de dichas tierras.-

Como ya se ha expuesto con la firma del Convenio de Transferencia Nación-Provincia del 12 de junio de 1991, se le transfiere a la Provincia de Buenos Aires, la administración y explotación de los puertos situados en su territorio y delimitados por el referido Convenio.-

Esta circunstancia determina que la Provincia prevea la

implementación de todas las medidas que considere conducentes a una buena explotación, dentro de las cuales deberá evaluar la factibilidad de la firma de convenios con el Estado Nacional para el aprovechamiento de espacios y/o lugares de jurisdicción nacional que optimizarían la operatoria portuaria; -el cual, desde ya se estima- beneficiaria a ambas partes.-

Lo dicho se extiende a los Municipios que posean tierras en lugares aledaños con el recorrido o terminales de las líneas férreas y/o zonas portuarias.-

Así la firma de un contrato o convenio deberá tener como mira prioritaria la optimización de las prestaciones que estarían a cargo provincial, declarándose en forma bilateral dicho objetivo, quedando los firmantes imbuidos de una serie de atribuciones y obligaciones con efectos jurídicos propios.-

Sería prioritario para poder encarar la suscripción de cualquier tipo de convenio; el estudio detallado de cada región, evaluándose su productividad, servicios que presta, uso confluencia de trabajos o prestaciones y explotaciones no desarrolladas hasta el momento.-

Habiéndose efectuado este análisis, se debe realizar un detalle del lugar, evaluándose si en los terrenos de jurisdicción nacional, existen asentamientos, construcciones del tipo que fueron muelles, edificios, mejoras, depósitos, etc. y examinar la factibilidad de revocar, en caso de existir concesiones, arrendamientos y permisos.-

Hecho ésto, se procederá a analizar el rendimiento que podría otorgar a la provincia el contar con dichas tierras, instrumentándose un anteproyecto de las obras de infraestructura necesarias.-

Si de dicha evaluación se desprende que la transmisión

(cualquiera fuera la forma que se instrumente la misma) es beneficiosa no solo para la provincia sino también para el Estado Nacional, que podría en su caso obtener un rendimiento no previsto de algunas de sus zonas ociosas, evitando la continua erogación de gastos en lugares improductivos; se procederá a la firma de los convenios respectivos. A efectos de no demorar el traspaso se podrá suscribir un acta de intención o preparatoria, que posteriormente se formalizarán a través de la señalización de un convenio, que a su vez deberá ser refrendado por un decreto o ley.-

Con relación a los municipios, es aplicable lo expuesto pero adaptándolo al contenido de los decretos y ordenanzas propias, pues debe tenerse presente su condición de entes autárquicos, y que ellos deben priorizar su calidad de entidades políticas menores, titulares y gestoras del bien común local, orientado hacia el bien común general. Acorde con ello se observará la inserción de la zona portuaria o terminal ferroviaria a la actividad comunitaria, tendiente por ejemplo, al incremento del transporte de cargas y de sus ingresos, incremento de la recaudación del servicio de pasajeros, agilización en el tráfico de carga y pasajeros, fomento de las fuentes de trabajo para los lugareños, posibilitar una explotación más económica y eficiente reduciendo distancias entre los centros de producción y distribución, disminuyendo así los costos.-

Surge, asimismo, la posibilidad de realizar un trabajo mancomunado entre los particulares, eventuales adjudicatarios de concesiones ferroviarias o portuarias, y los municipios que detenten franjas ociosas, mediante el pago de tasa o canones por el uso.-

O bien, mediante licitación, adjudicar a particulares los

terrenos, debiendo realizar las construcciones que fueren necesarias para agilizar y economizar la operatoria ferroviaria, percibiendo por este servicio una retribución pecuniaria; evitándose así que tanto la provincia como los municipios afronten la obligación de construcciones y/o instalaciones que podrían resultarles muy gravosas para sus sistemas presupuestarios.-

Por último se quiere referenciar que el Estado Nacional, si así lo considerase, podrá transmitir a la Provincia el dominio de las zonas en cuestión, previo deberán los Tribunales de Tasación de la Nación y de la Provincia fijar el valor de los mismos, y en su caso se compensarán las deudas existentes o bien la Provincia hacerse cargo de las que el Estado fuera pasible.-

Un claro ejemplo de lo expuesto lo constituye el convenio suscripto entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, el Ministerio del Interior -en representación del Poder Ejecutivo Nacional- y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con fecha 15 de noviembre de 1989, por el cual se acordó construir una sociedad anónima denominada Corporación Antiguo Puerto Madero Sociedad Anónima, cuyo capital social sería inicialmente suscripto en iguales proporciones por el Estado Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y consistiendo su objetivo en la urbanización del área denominada Antiguo Puerto Madero.-

El basamento del referido convenio se encuentra en los estudios efectivizados tanto por la Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo como por la Administración General de Puertos de donde se concluyó que el Antiguo Puerto Madero debía ser descartado de la operatoria portuaria y de donde se desprende su falta de rentabilidad portuaria.-

Por otra parte la Ciudad de Buenos Aires, encontraría la posibilidad de realizar un aprovechamiento racional de dichas tierras útiles por su privilegiada ubicación para un proceso de urbanización.-

Mediante los Decreto 1279/89 y 1222/90 el Poder Ejecutivo Nacional aprobó el convenio original y el complementario y lo propio realizó la Municipalidad de Buenos Aires a través del Decreto 2587/89.-

INFORME FINAL

CONCLUSIONES DE LOS INFORMES PARCIALES

PRIMER INFORME: - ANALISIS DEL ENCUADRAMIENTO DEL PROYECTO DE FACTIBILIDAD OPERATIVA BAJO ESTUDIO EN LOS MARCOS Y DESDE LAS PERSPECTIVAS DE LAS POLITICAS GLOBALES DESARROLLADAS ACTUALMENTE EN LA ARGENTINA -

El presente estudio lo efectuaremos recordando y sintetizando lo ya expuesto que se constituirá en el hilo conductor que nos permitirá arribar a conclusiones y propuestas que sean el broche final y coherente con lo dicho y constituyen un abanico de ideas renovadoras acordes con la actual situación política, social y económica por la que traspasa el país.-

Decíamos en nuestro primer informe que resulta indiscutible el análisis y conceptualización de la reforma del Estado como antecedente jurídico institucional de las nuevas políticas instrumentadas en el país, siendo que la actividad totalizante y pluriabarcadora del estado podía en ciertas áreas -como por ejemplo en la del transporte- ser puntualmente reemplazada, con mejoramiento de los parámetros de eficiencia y con libre posibilidad de desarrollo de las capacidades creativas y de las potencialidades productivas por los factores económicos ligados a la actividad privada.-

Promover, discutir, consensuar, analizar, concordar y proponer cambios, reformas y nuevas modalidades a la operatividad económica del Estado en la prestación de los servicios públicos que le son esenciales y analizar además la posible -y necesaria- participación del sector privado en los mismos, para que la eficiencia en la prestación de los servicios y la optimización en la asignación de los recursos

fiscales se conjuguen a favor de un aumento verificable, concreto y palpable del bienestar general y de la calidad de vida de nuestro pueblo, aparece hoy como un desafío puntual y específico al que los dirigentes y gobernantes deben necesariamente responder como un imperativo inexorable de la hora.-

-LA NUEVA DIMENSION SIGNIFICATIVA DE ALGUNOS CONCEPTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS-

Se advierte que la redifinición del rol actual del estado en cuanto a la apreción de los límites y marcos de su eventual intervención económica y a la regalorización de los posibles alcances de la iniciativa privada ha provocado y desencadenado el diseño de nuevos enfoques y modelos jurídicos que rebasan indiscutiblemente los marcos del derecho administrativo tradicional y conducen al arquitectamiento de nuevas apreciaciones respecto de conceptos tales como "libre competencia", "estatización", "desregulación", "privatización" etc., premisas básicas a través de las cuales, como de sus correspondientes correlatos legislativos, se va plasmando en el país la reforma paulatina del estado y la reformulación global de sus roles y competencias como actor social.-

Se observa que el esqueleto normativo fundamental de todo el proceso son, indudablemente, las leyes Nros. 23.696 de reforma del estado y emergencia administrativa y 23.697 de emergencia económica, ambas constituyen el entramado normativo primario sobre el que se asienta todo el diseño de la reformulación del estado y además la arquitectura jurídica básica y fundamento de estudios y proyectos como que se analiza.-

-LOS MECANISMOS NORMATIVOS INSTRUMENTALES Y PROCEDIMENTALES BASICOS DE LA REFORMA-

La Ley 23.696 determina que la reformulación y reconvención administrativa debe realizarse con estricta sujeción a los mecanismos instrumentales y procedimientos administrativos legalmente previstos que siguiendo la doctrina administrativa puede resumirse en los siguientes:

a) Privatización;

b) concesión por iniciativa privada,

c) concesión por iniciativa estatal,

d) licencia y permiso,

e) cooperativización,

f) programa de propiedad participada,

g) locación y administración,

h) provincialización y municipalización.-

-LA REFORMA DEL ESTADO-

Las Leyes 23.696 y 23.697, desarrollan un plan de reformulación y rediseñamiento del estado fundamentado en la reafirmación del riesgo empresario; la ampliación del derecho a la iniciativa privada; la cancelación de todo tipo de subsidios y avales públicos; el incentivo a la inversión privada; la eliminación de todo tipo de privilegios y la desarticulación de determinados sectores del complejo aparato burocrático del estado; resultando un valor aceptado que sus contenidos esenciales responden a las siguientes estrategias políticas:

1.- Relocalización del Estado;

2.- Redistribución de la economía;

3.- Reorganización del gobierno;

4.- Instrumentación de la descentralización;

5.- Recreación de controles;

6.- Redefinición del federalismo;

7.- Redimensionamiento de las competencias municipales;

8.- Reconversión del estado.-

-REFORMULACION DEL ESTADO, PROVINCIAS Y MUNICIPIOS-

Conforme lo señalaramos, uno de los contenidos básicos del programa de reformulación del estado, es la relocalización del Estado vehiculizada a través de un esquema de reconversión y descentralización de la Administración Pública que impulse un progresivo programa de traspaso y reintegro a las órbitas de las competencias provinciales y municipales de funciones y servicios que pueden -y deben- ser prestadas por las mismas con ostensible mejoramiento de la calidad y eficiencia de la gestión; redefiniendo y revalorizando nuestro federalismo asentado así en la real y verdadera posibilidad de las competencias locales, provinciales y municipales, pudiendo efectivamente participar en la adopción de las grandes decisiones políticas nacionales; devolviéndosele el protagonismo funcional y operativo que solo formalmente declama nuestra constitución legal.-

No hay para esto más camino que transferir, garantizando la generación de su financiamiento operativo, a las unidades políticas provinciales y municipales, actividades que hasta el momento presta, ineficiente y deficitariamente, la Nación.-

Por ello resultaría aconsejable en los marcos de un nuevo y real federalismo, que exceda a lo puramente formal y apuntale una verdadera reconversión administrativa, alentar -y de iure ya lo hace en algunos aspectos, todavía muy limitados, el programa de reformulación global estructurado por las leyes 23.696 y 23.697- la formación de empresas federativas, empresas públicas interestaduales y mancomunidades de municipios.-

Tanto en su articulado como en sus diversos anexos, preveen las leyes mencionadas, la transferencia a jurisdicción provincial de diversos servicios, tales como, redes de distribución de gas, rutas nacionales, algunas redes ferroviarias (v.g. para el área de combustibles y energía; anexos I, II y III); y en cuanto al tema que atañe el presente estudio dispone, en el sector transporte, la descentralización por provincialización por concesión de puertos e instalación portuarias -principales o accesorias- cuya gestión se encontraba hasta poco a cargo de la empresa A.G.P.S.E.; según mandato que ha sido recogido y cumplimentado por distintos decretos del P.E.N. y finalmente por la novísima ley general de puertos Nro. 24.093 de reciente sanción.-

-LA TRANSFERENCIA A LAS PROVINCIAS DE LOS PUERTOS NACIONALES-

No parece que resultaría posible abarcar la temática estrictamente jurídico-normativa de todo el sistema de transferencias y traspasos de competencias y funcionalidades operativas y administrativas referidos a los sistemas involucrados por el modo ferroviario de transporte y sus conexiones con vías navegables, sin considerar previamente, y aunque nada más que someramente la importancia socio-económica geopolítica y aún estratégica que implica el desarrollo de una nueva vocación política de ocupación de los espacios marítimos por parte de la Argentina.-

Aceptada la importancia de las áreas marítimas como soporte de uno de los más importantes espacios de transporte comercial, salta a la vista la gravitación geopolítica que el acceso y la ocupación económica del Atlántico Sur tiene para la Argentina, no solo como escenario de integración inter-regional, sino como escalón de acceso a las comunicaciones mundiales inter-hemisféricas.-

Por ello y aunque la gran diversidad de autores se explayan con matices levemente diferenciados sobre el tema, puede razonablemente admitirse que los intereses nacionales argentinos en el mar y las correspondientes estrategias políticas a desarrollar parsan por afirmar la soberanía en su jurisdicción; asegurar las comunicaciones comerciales mediante el desarrollo de una marina mercante con un perfil adecuado; modernizar la operatividad y funcionalidad de las construcciones portuarias; preservar, aprovechar y explotar los recursos naturales del mar y la plataforma submarina (pesca, petróleo, gas, algas, manganeso, energía eólica,etc.); desarrollar una industria naval eficiente y competitiva; generar y fomentar una adecuada conciencia marítima -hoy practicamente inexistente- en las nuevas generaciones dirigenciales.-

-LA IMPORTANCIA DE LA NUEVA POLITICA PORTUARIA-

Siendo de interés nacional el desarrollo y la modernización de las construcciones portuarias, de las vías navegables y de la infraestructura operativa portuaria, puede dimensionarse en toda su real magnitud la importancia de la desregulación y de la descentralización portuaria.-

El enmarañado esquema de regulaciones burocráticas que regía a los puertos, era uno de los factores que más negativamente incidía en el aumento innecesario de los costos operativos y encarecía el valor comparado de las mercaderías transportadas.-

Otro factor que incidía también negativamente en los costos operativos de los puertos, era la excesiva burocratización del contralor administrativo, ya que practicamente seis ministerios y diversos organismos del estado, habían creado una frondosa e intricada regulación que

recaía sobre casi todas las actividades relacionadas con el comercio exterior, deprimiendo innecesariamente la competitividad de nuestras mercaderías.-

El sistema ha sido minuciosamente desarticulado por una serie de decretos del P.E.N., pero fundamentalmente por el decreto 817/92 del 26 de junio de 1992 y por la ley general de puertos Nro. 24.093 del 3 de junio de 1992, la que vehiculiza, en la materia, la estrategia del plan nacional de reforma integral del estado, planificando la descentralización por provincialización -con transferencia de dominio o de administración- o por privatización vía concesión a particulares de la operatoria funcional y comercial de la totalidad de los puertos del país; desregulando el control de habilitación y gestión, resultando en tal sentido el soporte normativo fundamental habilitante y legalizante de la transferencia que efectuara la Nación a la Provincia de Buenos Aires el día 12 de junio de 1991 y conforme al Convenio suscripto por el Ministerio de Economía de la Nación y el gobierno de la Provincia con relación y respecto a los puertos de La Plata, Mar del Plata, San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones.-

-LEGISLACION PORTUARIA-

(Reseña Histórica y Normativa Positiva Vigente)

Para una comprensión total de lo expuesto, se hace necesario efectuar una breve reseña histórica sobre las sucesivas regulaciones normativas que rigieron la materia, lo cual nos permitirá apreciar con mayor claridad que en la imprecisión e incoherencia de la misma radicaba precisamente uno de los motivos por los cuales el sistema portuario se encontraba hasta la entrada en vigencia de la nueva

legislación absolutamente centralizado y obsoleto.-

Debe en principio señalarse que la norma madre se encuentra en la Constitución Nacional cuando en su artículo 67 inciso 9, expresa que será atribución del Congreso Nacional "... habilitar los puertos que considere convenientes..." Así, en los artículos 2340, 2342 y 2348 del Código Civil se reglamenta sobre el punto.-

Desde 1911 hasta 1918 rigió la ley 8389 que establecía el funcionamiento autónomo del puerto de Buenos Aires.-

En marzo de 1947 se dicta la Ley 12.964 que creaba la Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación.-

La Dirección General de Puertos y Vías Navegables, fue creada por Decreto de fecha 22 de enero de 1949 pero es recién por otro decreto dictado durante el mismo año que se le da su forma definitiva y su denominación final de Dirección General de Puertos.-

En marzo de 1956 se sanciona el Decreto-Ley 4263/56 por el cual se crea la Administración General de Puertos con carácter de Empresa del Estado, convalidada posteriormente por la Ley 14.467, agudizandose aúm más el centralismo existente, afirmado por su estatuto en donde se consigna el monopolio por el Estado de la administración, conservación y explotación de todos los puertos comerciales del país.-

-LA LEGISLACION VIGENTE-

Ante esta gravísima situación que repercutía negativamente tanto en los costos del comercio interior como exterior y en estricto cumplimiento del plan integral de reformulación y reconversión del Estado diseñado por las leyes 23.696 y 23.697, se decide comenzar con el proceso de descentralización administrativa con el fín de modificar y modernizar el sistema.-

Este primer paso se materializa -en relación con la Provincia de Buenos Aires- con la firma del Convenio de Transferencia de Puertos Nación Provincia, suscripto entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Provincia de Buenos Aires el 12 de junio de 1991, por el cual se transfiere a la provincia la administración y explotación de los siguientes puertos: San Nicolás, San Pedro, Zárate, Campana, Tigre, Ramallo, San Isidro, Baradero, Olivos y Carmen de Patagones. Estableciéndose, en cuanto a su destino que debía mantenerse el existente así como su condición de uso público, y cumplir con la política nacional que se dicte sobre la materia.-

El 14 de abril de 1992, se suscribe el Acta de Entrega puertos Nación-Provincia de Buenos Aires, en razón de haberse aprobado por las partes el informe elaborado por el grupo de trabajo creado a dicho fin, cumplimentándose así con lo establecido por la ley 23.696, los decretos nacionales Nros. 2074/90 y 906/91, el convenio originante suscripto el 12/6/91, el informe elaborado por el Grupo de Trabajo, las leyes Provinciales Nros. 11.184 y 11.206 y el Decreto Nro. 926/92.-

Finalmente el Decreto Nro. 817 del 26 de mayo de 1992 consagra la descentralización portuaria a través de la transferencia a las provincias, municipios o al sector privado por vía de concesiones, determinándose la disolución de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.-

Dentro del ámbito provincial debemos referirnos a la Ley 11.184 de diciembre de 1991, de Reconversión Administrativa de la Provincia de Buenos Aires, que prorroga el plazo de emergencia administrativa, financiera y económica de la totalidad de los organismos provinciales.-

Y siguiendo con la reseña referida resulta de vital

importancia la sanción en febrero de 1992 de la Ley 11.206 que ratifica el Convenio de Transferencia de Puertos Nación-Provincia.-

Como puede advertirse, y en lo que resulta de fundamental trascendencia para los alcances analíticos y prácticos del presente estudio la normativa provincial se pone en paralalelo con la legislación nacional -especialmente con la deriva de la ley 24.093- en materia de reconversión administrativa y reformulación estatal, ordenando una estrategia gradual de privatización por vía de concesión al sector privado, que aunque en el ámbito de la provincia de Buenos Aires recién está en la etapa de estudios preliminares, en cuanto al análisis de los cronogramas y de los procedimientos legales aplicables para el otorgamiento de las concesiones a particulares, estamos seguros que optimizará la gestión y explotación de los puertos transferidos; y en lo que hace al objeto del presente estudio de factibilidad, permitirá indudablemente el logro de los mejores perfiles operativos de los sistemas ferroviarios que accedan a cada una de las Unidades Portuarias.-

SEGUNDO INFORME: -BREVE RESEÑA HISTORICA DE LOS REGIMENES NORMATIVOS MAS IMPORTANTES DICTADOS EN MATERIA DE LEGISLACION FERROVIARIA Y ANALISIS DE LA ESTRUCTURA LEGAL ACUALMENTE VIGENTE-

Siguiendo nuestra línea de ideas, recordemos, al igual que lo referenciáramos en nuestro segundo informe parcial, en forma somera los sucesivos regímenes legales que rigieron en materia ferroviaria.-

El ferrocarril, como medio y modo de transporte, tanto de cargas como de pasajeros, se constituyó indudablemente en uno de los desarrollos tecnológicos más importantes de la

humanidad; permitiendo que zonas mediterráneas tuvieran a partir de él, contacto estrecho con los litorales marítimos, convirtiéndose las estaciones en polos de desarrollo comercial y urbano; dando lugar a la aparición de nuevos puertos o la reactivación de algunos que languidecían.-

En el transcurso de este casi siglo y medio de vida, el ferrocarril dio vida, pobló e integró a la casi totalidad de nuestro extenso territorio nacional y puede sin lugar a dudas afirmarse que en pocas regiones del mundo, el ferrocarril ha sido un factor de progreso y desarrollo, tan importe como lo fue en la República Argentina.-

La primera regulación legal integral de la materia ferroviaria, la constituyó la Ley 2873, también llamada "de ferrocarriles nacionales", y sancionada en 1891.-

Algunos años más tarde y cuando el sistema de concesiones a empresas extranjeras había ya cobrado su máxima preponderancia y dominaba casi todo el esquema troncal de la red ferroviaria nacional, se hizo necesario dictar una reglamentación legal que normativizara minuciosamente el régimen legal de las concesiones ferroviarias; siendo la conocida luego como "Ley Mitre", Nro. 5315 del 30 de setiembre de 1907, la que cumplimentó con este cometido.-

Dado las excensiones y privilegios que se establecían en el articulado de la ley y la ineficiencia en el control de gestión, llevaron a que las empresas concesionarias establecieran de hecho un monopolio cerrado del transporte ferroviario y un manejo arbitrario y discrecional del esquema tarifario que solo pudo ser quebrado por la nacionalización general de todo el sistema operado a partir del 1° de marzo de 1948.-

La Ley Nro. 18.360, sancionada y promulgada el 17 de

setiembre de 1969, resulta hoy todavía -por lo menos técnica y formalmente- el esquema legal medular de la reglamentación legal ferroviaria; aunque necesario es marcar que la multiplicidad de las modificaciones introducidas en la materia por las sucesivas regulaciones dictadas especialmente con posterioridad y como consecuencia de la sanción de la Ley 23.696 de reforma del Estado, reduce a estrechos márgenes el espacio real de su actual operatividad funcional.-

Innecesario parece remarcar ahora que son la ley 23.696 y los decretos reglamentarios N° 1105/89 aplicable en general, y N° 666/89 y 1141/91 particulares en lo que hace a la materia ferroviaria y en N° 502/91 que reorganiza el aparato administrativo de la empresa Ferrocarriles Argentinos; los esquemas normativos que regulan actualmente en su casi totalidad el tema ferroviario, por lo menos en lo que hace al objeto del presente estudio.-

De conformidad con lo establecido por el Anexo I de la Ley 23.696 el decreto-plan (art.4) dispone taxativamente la figura de la concesión integral de explotación de líneas o sectores de la red ferroviaria nacional como modalidad de reestructuración administrativa para el área definiendo como ya hemos visto a la misma como el sistema por el cual el concesionario asume la explotación comercial, la operación de trenes y atención y mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos. Solamente en casos excepcionales se prevee recurrir a la concesión parcial de servicios.-

Mediante Resolución de Ferrocarriles Argentinos Nro. 156/89 y el decreto ratificatorio Nro. 502 del 25 de marzo de 1991, se transfiere al área de la nueva sociedad explotadora que se crea (FE.ME.SA.) toda la red de servicios urbanos y suburbanos de pasajeros incluyéndose infraestructura,

materiales e inmuebles de ramales entre los que obviamente se encuentran algunas que sirven directa y/o perifericamente al puerto de La Plata y su zona de influencia (por ejemplo: los ramales Plaza Constitución - La Plata - Río Santiago).-

En materia de concesiones ferroviarias y dado el crónico estado de obsolencia que presentan las instalaciones, el material tractivo y rodante del sistema, la aguda desinversión que padece el mismo desde hayce ya largos años y teniendo en cuenta el régimen legal que regula la materia, parece claro deducir que la mayoría de las concesiones no podrán ser exclusivamente de servicios, debiendo en cambio adoptar alguna forma combinada que incluya a la concesión de obra pública.-

El esquema jurídico incluye la implementación de la reestructuración ferroviaria por provincialización y/o municipalización, habiendo el Poder Ejecutivo tomado la decisión política de transferir definitivamente a las Provincias, la casi totalidad de los servicios residuales que aún no estuvieran incluídos en un llamado a licitación.-

-ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE SITUACIONES JURIDICAS PUNTUALES REFERIBLES A LA OPTIMIZACION DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS AL PUERTO DE LA PLATA-

Dentro del estudio al cual nos encontramos abocados debe mencionarse, aunque solo sea en forma somera, la posibilidad de optimizar y eficientizar los accesos ferroviarios al puerto de La Plata; para lo cual debe mencionarse la implementación definitiva de la proyectada Zona Franca comercial e industrial en el puerto de La Plata cuyo objetivo es generar un ambiente espacial de total y absoluta libertad económica con íntegra desgravación de aranceles de importación y exportación que propicie la multiplicación de los intercambios y transferencias comerciales desde y hacia el exterior, y en el

que se favozca la radicación de industrias estrictamente orientadas a la exportación.-

El antecedente normativo más concreto lo constituye el decreto Nro. 1868/91 que trató específicamente la creación, admisión y establecimiento de una Zona Franca en el puerto de la Ciudad de La Plata, compatibilizando al respecto las jurisdicciones nacionales y provinciales.-

Aunque resultara prematuro conjeturar ahora sobre la eficiencia en el funcionamiento de una zona franca, resulta sin embargo obvio que una vez efectivizada su plena implementación operativa, será de la mayor importancia contar con accesos ferroviarios directos a la misma que posibiliten una adecuada, ágil y eficiente traslación y transporte de las mercaderías que se transfieran y comercialicen en la misma.-

Otro punto de vital importancia a fin de posibilitar la optimización y eficiencia de los accesos ferroviarios al Puerto de La Plata es la reactivación y rehabilitación de los ramales ferroviarios actualmente clausurados que sirven en la zona de influencia del puerto de La Plata, concreta y específicamente la del denominado "ex Ferrocarril Provincial" que unía la estación Avellaneda con la Ciudad de La Plata.-

TERCER INFORME: -LOS NUEVOS MARCOS DEL DERECHO ADMINISTRATIVO EN REFERENCIA A LA CARACTERIZACION GLOBAL Y DEFINITIVA DEL PROCESO DE REFORMULACION Y RECONVERSION FERROVIARIA Y A LOS INSTRUMENTOS JURIDICO-NORMATIVO PUNTUALES CON LOS QUE EL MISMO DEBE OPERATIVIZARSE-

En nuestro tercer informe parcial decíamos, a consecuencia de los estudios ya realizados, que resultaba mucha más totalizador y abarcativo brindar un panorama descriptivo general de los marcos jurídicos de referencia en relación al proceso de privatización y reconversión ferroviaria y de su

específica operatividad en el ámbito político institucional de la Provincia de Buenos Aires.-

Así en temas tales como el análisis de los aspectos jurídicos de la factibilidad de la operación ferroviaria y portuaria por autoridades públicas y/o operadores privados, la consideración de las relaciones entre sectores privados, la consideración de las relacions entre sectores privados que resulten adjudicatarios de las concesiones ferroviarias y el estado provincial, el estudio de las medidas a implementarse para el caso de rehabilitación de los ramales clausurados, el análisis de las posibles formas jurídicas de convenios de afectación de espacios nacionales para operaciones ferroportuarias o el tratamiento de eventuales convenios con municipios por cuyas jurisdicciones atraviesen líneas férreas, etc., resultan todos temas que por sus rasgos comunes en todos los casos, resultan de inconveniente consideración individual para cada hipotética situación puntual y a cuyo respecto aparece en cambio de mucha mayor utilidad práctica delinear los enunciados de encuadramiento jurídico institucional genérico y globales, dentro del marco del proceso general de reorganización y reforma del Estado.-

A) -UNA REVOLUCION EN EL DERECHO ADMINISTRATIVO-

A tal efecto comenzaremos por mencionar que los grandes cambios que ocurren rápida y vertiginosamente en los últimos tres años de la vida política de nuestro país y desde el punto de vista estrictamente legislativo especialmente en el último año y medio, está fundamentalmente delineando un nuevo esquema de relaciones entre el estado, la sociedad y los ciudadanos en el que los cambios del derecho administrativo y más propiamente los cambios de las regulaciones jurídico normativa administrativas, han comenzado a cumplir un rol fundamental.-

El derecho administrativo funciona como el gran ordenador de repartos de bienes que, por definición, no sólo no se reconocen como propios de los individuos sino que además están especialmente destinados a ser colectivamente distribuidos entre los componentes del cuerpo social.-

La revalorización de la iniciativa privada y la revalorización del trabajo en la búsqueda de la capacitación y de la profesionalidad en la prestación de los servicios públicos parece ser en algunos aspectos, la idea directriz. Y en tal órden de ideas técnicas de la delegación por concesión, la eficacia gerencial y el mayor beneficio solcial posible, la calidad de las prestaciones, la eliminación de los subsidios y prorrogativas innecesarias y obsoletas, la operativización del principio de subsidiariedad reemplanzo los aparatos burocráticos en áreas en los que el servicio puede ser prestado con mayor eficiencia y con ahorro de asignaciones presupuestarias públicas por la iniciativa privada, etc., son todas direcciones ineludibles que el nuevo derecho administrativo se apresta a recorrer.-

Por último y con referencia a este ítem la privatización y desregulación de grandes sectores de la economía pública implicará necesariamente el perfeccionamiento de las técnicas de control en beneficio del mercado y de los individuos componentes del cuerpo social, debiendo el derecho administrativo diseñar instituciones ágiles y adecuadas, con aplicación de los principios de desconcentración y descentralización.-

B) -LA RECONVERSION FERROVIARIA ARGENTINA-

Siguiendo que nuestro tema reiteramos que la reconversión de los servicios ferroviarios fue ab-initio uno de los ejes fundamentales del proceso de reforma y reformulación del

Estado, siendo la herramienta y el procedimiento de la reconversión ferroviaria la concesión -integral o parcial- de los servicios.-

Decíamos que del análisis de los decretos 532/91 y 1168/92 la decisión política del Estado Nacional de desprenderse definitivamente; por concesión o por cancelación de los mismos; de aquellos servicios ferroviarios; fueran de cargas y/o de pasajeros; cuya explotación crónicamente deficitaria implicara la necesidad de subsidios a cargo del Tesoro Nacional.- Para tal fin se arquitectaron los procedimientos organizados por los referidos decretos en el convencimiento que la única alternativa de continuidad de tales servicios lo constituía la posibilidad de que las provincias por sí o por intermedio de terceros concesionarios de las mismas y subsidiados o no a criterio de ellas y sin financiamiento adicional por parte del Tesoro Nacional; procurara en algunos casos la reactivación económica regional que incidiera en la revalorización eventual de la rentabilidad potencial de algunos de los servicios de carga involucrados, -los que a la fecha se encontraban prácticamente fuera de operación por falta de demanda-, y en el caso de los servicios de pasajeros interurbanos de larga distancia, las jurisdicciones provinciales asumieran el costo financiero de servicios crónicamente deficitarios pero que cumplen con una función social de transporte social de innegable importancia política local. Para el caso de no adhesión, o en su caso, no aceptación por parte de las provincias involucradas, y en sus tramos pertinentes, se prevee directamente la supresión del servicio correspondiente.-

C) -LA RECONVERSION FERROVIARIA EN EL AMBITO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES-

Referíamos en nuestro tercer informe que la Provincia de Buenos Aires, se apresta a ingresar activamente en el programa de reconversión ferroviaria diseñado por el esquema jurídico arquitectado por los decretos 532/92 y 1168/92, respondiendo afirmativamente con relación a ambas ofertas de operación ferroviaria instrumentadas por los mismos; resultando de suma importancia la índole y características de la operatoria provincial en esta meteria, dado que algunos de los ramales y/o servicios provincializados presenten accesos directos y/o periféricos a los puertos de la provincia.-

Así en cumplimiento de las disposiciones emergentes del plexo normativo compuesto por los decretos P.E.N. Nros. 532/92 y 1168/92; con fecha 15 de enero de 1992 la provincia de Buenos Aires dictó el decreto provincial Nro.99/93 por el cual se crea el organismo destinado a operativizar transitoriamente y hasta su subconcesionamiento los servicios y ramales a transferirse a la provincia en los marcos de los referidos decretos nacionales.-

Por el art. 1 se crea en jurisdicción del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia el ente pertinente con la denominación de UNIDAD EJECUTORA DEL PROGRAMA FERROVIARIO PROVINCIAL con el objeto de desarrollar las acciones necesarias para la recepción y posterior entrega en concesión al sector privado de las líneas, ramales, servicios, maquinarias, instalaciones, inmuebles y demás accesorios afectados al transporte ferroviario a transferirse de acuerdo con la normativas referenciada.-

COMERCIO EXTERIOR - INTRODUCCION

-VINCULACION ENTRE LOS PUERTOS Y FERROCARRILES-

No podríamos concluir nuestro estudio sin tratar la vinculación existente entre los puertos y ferrocarriles con el comercio exterior, recordando que el ingreso de recursos externos pueden ser utilizados en el pago de los servicios de la deuda externa, obtener una nivelación de los productos nacionales, rutas, medios de comunicación, generar trabajo, renovar maquinaria, siendo una de las variantes más eficaces para el desarrollo de un país.-

Una comprensión integral del proceso de comercialización de un producto nos lleva a tener en vista todo el trayecto que vá desde que el mismo sale de una unidad de producción hasta que llega al consumidor final; incidiendo el transporte en el comercio exterior notablemente en los costos totales, marcando por lo tanto uno los ítems que determina el nivel de preferencia de los productos.-

En nuestro país, al contrario de lo que ocurre en las naciones más desarrolladas se utiliza como medio de transporte de preferencia el carretero que es el más caro dado la energía que consume, desechando el fluvial o ferroviario cuyo costo es menor: -debido entre otras causas al estado de abandono en que se encuentran y a la falta de cabida suficiente para el traslado total de mercaderías.-

En nuestro país la mayor capacidad de productos exportables se canalizan por medio de los puertos, incrementándose en la década del ochenta la presencia de instalaciones portuarias privadas que tendió a mejorar las prestaciones y eficiencia, a pesar de lo cual la exportación de granos se sigue viendo afectada por diversos hechos que encarecen sus costos.-

Frente a este panorama debería pensarse en otras posibilidades, como por ejemplo la privatización del sector, siempre que ésta tienda a mejorar la prestación de los servicios.-

Dentro de este capítulo debe tenerse presente el régimen legal dado por la Ley Nro. 23.101 de Promociones de las exportaciones sancionada el 28/9/84 siendo obviamente su propósito el expandir las exportaciones. Y en relación con la provincia de Buenos Aires debe recordarse la Ley 11.354 que implementa un sistema legal tendiente a alentar la producción de bienes y servicios exportables y revitalizar la economía en su conjunto.-

Como conclusión de todo lo expuesto, podemos esbozar que dentro del cambio que está sufriendo nuestra estructura política, social y económica, el Estado debe interpretar y adecuar los medios necesarios para priorizar el proceso de evolución de la sociedad hacia nuevas formas de organización y de prestación de servicios, dentro de los cuales por importancia que reviste en la economía y desarrollo se encuentra la utilización eficiente del sistema ferroviario. Sistema que mediante su utilización eficaz, reduciría notablemente los costos de la producción, dado precisamente la baja en el transporte desde el lugar de elaboración hasta la zona de carga, en nuestro caso los puertos; determinando ello, asimismo, la integración del transporte ferroviario a los puertos, y del flujo de ambos la modernización de la infraestructura; la reestructuración y prestación eficiente de los servicios centrales y complementarios, en particular en los puertos; una mayor competitividad.-

UN ANALISIS FINAL SOBRE LA RELACION ENTRE EL TEMA OBJETO DEL ESTUDIO Y EL PROCESO DE INTEGRACION SUBREGIONAL

Formulados ya los desarrollos puntuales de los distintos temas propuestos a análisis por el programa inicial del estudio en la faz que nos ocupa; estos es en sus aspectos jurídico - institucionales; parece ciertamente casi innecesario remarcar que el mismo no podría considerarse completo si este diagnóstico final que estamos ensayando no incluyera la consideración específica y referenciada de los posibles - y sin ninguna duda, absolutamente insoslayables - parámetros de relación entre el estudio de la factibilidad de integración del modo de transporte ferroviario a los puertos de la Provincia de Buenos Aires y el análisis de los procesos de integración económica subregionales; con especial referencia al marco jurídico institucional generado por el tratado de Asunción del 26 de marzo de 1991 en cuanto acta fundacional del "MERCOSUR"; y su incidencia en la denominada ampliación económica operativa de la denominada "hidrovía".-

Si parece en este sentido casi un lugar común, aludir a la percepción casi generalizada de la actual realidad de un mundo altamente especializado en lo económico; en el cual el desarrollo del comercio y la formación de bloques regionales y subregionales condicionan la configuración general de todo el sistema y generan la aparición de alternativas de mejoramiento de la competitividad de los países; resulta fácil advertir que el análisis de todo el esquema sub-examen, en el que hemos estudiado las distintas alternativas

jurídicas e institucionales en el que puede desarrollarse en la Argentina - y aún mas específicamente, en la Provincia de Buenos Aires - la integración entre el modo de transporte ferroviario y los puertos de nuestro litoral fluvial y marítimo ; cobra realmente sentido práctico, concreto y verificable si las políticas de integración actualmente en acelerado curso de desarrollo consiguen ampliar a escalas primeramente continentales, y luego planetarias, los marcos geopolíticos de los mercados económicos potenciales.-

Es que sin una continentalización inmediata de dichos parámetros, el estudio de factibilidad jurídico - institucional aquí desarrollado; sobre la hipótesis de integración de puertos y ferrocarriles; no pasaría ciertamente de constituir un mero ejercicio académico de análisis inspirado, en el mejor de los casos, por un encomiable voluntarismo teórico; pero sin posibilidades reales ni de materializaciones prácticas y concretas ni de consecuencias verificables en el único campo en el que a nuestro criterio tienen sentido las empresas puramente analíticos; esto es en el de contribuir -aunque sea mínimamente - en la posibilidad de aumento de la calidad de vida de nuestros pueblos.-

Y esto es así porque si como creemos ; es cierto que la economía debe estar al servicio del hombre; en un mundo donde solo parecen comenzar a importar las economías de escala y la optimización de la eficacia en la asignación y distribución de recursos; los procesos de integración regionales continentales -como por ejemplo los constituidos por el

Mercosur y por la llamada Hidrovía - en su relación con los puramente nacionales; como el que estudiamos aquí entre sistemas portuarios y sistemas ferroviarios; aparecen como la herramienta mas apta no solo para lograr una inserción competitiva y funcional de nuestra economía en los mercados mundiales sino ; y lo que es lo mas importante; para aspirar a niveles de desarrollo que aseguren un mejor nivel de vida para nuestra gente.-

Es a la luz de los parámetros aludidos que consideramos procedente este abordaje final de la temática de la denominada "hidrovía" y de los procesos de integración regionales con especial referencia al Mercosur; considerando a ambos temas como los instrumentos mas aptos para buscar inserciones económicas de mayor amplitud geopolítica que en el caso específico de la República Argentina solo pueden imaginarse a través de la implementación jurídico de espacios económicos regionales suficientemente institucionalizados.-

Pero si lo hasta aquí expuesto resulta a la luz de las actuales coyunturas económicas latinoamericanas una consideración tan obvia que no necesitaría realmente de mayores fundamentaciones; la realidad que nos muestran algunas mediciones macroeconómicas formuladas para el sector; permiten vislumbrar en toda su dimensión la importancia superlativa del espacio económico subregional considerado.-

En tal sentido debe por ejemplo precisarse que el espacio económico conformado por los cuatro países

involucrados tanto por la hidrovia de la Cuenca del Plata como por el Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) importa un P.B.I. combinado que en conjunto se aproxima a los 415 mil millones de dólares con una población de alrededor de 190 millones de habitantes; guarismos éstos que representan el 51% del Producto Bruto y el 37% de la población total de América Latina y del Caribe.-

Se trata en suma de iniciativas fundamentales tendientes a buscar aprovechar las distintas y diversas ventajas comparativas dinámicas y estáticas de los países involucrados para lograr una mas eficiente inserción de sus economías en el mundo como consecuencia de un aumento tangible ; en cada uno de ellos; de la producción de bienes y servicios, a menores precios y con mejores calidades.-

Parece ahora claro concluir que, desde nuestra propia óptica nacional, las posibilidades de la República Argentina de constituirse en un impulsor decidido de las referidas políticas de integración aparecen en la actualidad como certeras y concretas ; sobre todo a partir de la profundización del programa de reformulación del estado y del modelo de desregulación económica y estabilidad monetaria instrumentados en el país desde principios del año 1991; y en ese nuevo perfil de la economía argentina, los modelos de integración operativa entre los sistemas portuarios y los sistemas ferroviarios de la Provincia de Buenos Aires.

LA CUESTION DE LA DENOMINADA "HIDROVIA" DE LA CUENCA DEL PLATA

Puede hoy considerarse como un hecho definitivamente aceptado que toda la problemática de la navegación y el transporte, en el espacio geopolítico y económico conformado por el sistema fluvial y marítimo de la Cuenca del Plata, aparece sintetizado por la alusión al término "hidrovía".

En tal sentido y dado de que en el marco del actual proceso de integración subregional al que venimos refiriéndonos se prevea la implementación de distintas fases de complementación sucesivas y progresivas a desarrollarse hasta el año 1995 inclusive; resulta prioritario señalar la necesidad inmediata de que nuestro país acometa la etapa final de adecuación y establecimiento definitivo de los marcos legales e institucionales del sector que a la vez que permitan ordenar una legislación que - la cual como hemos ya visto a lo largo del informe era arcaica, confusa y hasta contradictoria - posibilite adecuar nuestras propias reglas a las de nuestros vecinos y sea a la vez motor de transformaciones internas.-

Desde dicho punto de vista puede sin duda precisarse que en lo que respecta a la hidrovía del Plata los rubros y las áreas en las que dicha tarea de sistematización y ordenamiento jurídico normativo e institucional debe concretarse - o mas precisamente terminarse de efectivizar - son las de :

* El marco legal y regulatorios del sistema portuario;
* El marco legal aduanero;

* El marco legal de la navegación y;
* El marco legal de la desregulación en materia de dragado y balizamiento.-

Como el análisis pormenorizado de los últimos tres de los ítems referidos excedería sin duda largamente los marcos y las posibilidades del presente estudio; solo nos basta ahora remarcar que en lo que al mismo interesa hemos visto ya con anterioridad las profundas transformaciones que en los últimos tres años ha sufrido el marco legal regulatorio - habrá que decir mejor, desregulatorio - del sistema portuario nacional; posibilitando el ordenamiento y sistematización de una legislación confusa, contradictoria y altamente burocratizante que trababa el desarrollo funcional de los sistemas operativos portuarios.-

En este sentido debe ahora a modo de síntesis final remarcarse la importancia fundamental de la desregualción portuaria operada ene el país y que en sus aspectos principales ha significado una política programada y sistematizada tendiente a :

* La implementación de una autoridad de contralor portuario a nivel nacional responsable de las políticas portuarias generales; de la determinación de las cotas de dragado de las vías navegables troncales y de la construcción y mantenimiento del dragado de las vías troncales o del control de su privatización;

* La transferencia de los puertos medianos y menores a las

provincias;

* La descentralización de los puertos mayores en unidades autónomas ;

* La habilitación de terminales privadas para operaciones portuarias dentro y fuera de los puertos y;

* La determinación de un régimen de libertad laboral para que cada puerto, o terminal funcional portuaria, pueda negociar libremente con los trabajadores condiciones específicas de trabajo.-

Hemos visto con anterioridad - y comentado en detalle - que los instrumentos legislativos a través de los cuales se ha operativizan toda esta sistematización normativa fueron los decretos del P.E.N. N* 2.074 del 3/10/90 ; N* 906 del 9/5/91 y N* 817 del 26/5/92 y la ley N* 24.093 promulgada el 3 de junio de 1992; y en lo que respecta al ámbito exclusivamente provincial bonaerense el Convenio de Transferencia Nación -Provincia del 12/6/91; ratificada por la ley provincial N* 11.206 del 27/2/92 y su decreto reglamentario N* 1579 del 12/6/92 y efectivizado por el "Acta de entrega de puertos Nación - Provincia" del 14/4/92.-

Creemos que el marco legal conformado por los instrumentos referidos ha de posibilitar en un futuro inmediato la rehabilitación y la repotencializacizón de las posibilidades operativas y comerciales de los puertos transferidos a la órbita provincial y que tal proceso ha de

constituirse en el perfil fundamental de la complementación integrativa con el modo de transporte ferroviario; sobre todo a partir de la implementación de las transferencias en concesión de algunos ramales con terminales portuarias actuales o posibles a nuestra provincia a través del ya comentado decreto P.E.N. N* 532/92 y del programa de subconcesionamiento previsto por el decreto provincial Nº 99/93.-

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel Belgrano

En cuanto al modelo de privatización por concesionaniento de los servicios ferroviarios de cargas respectos de las redes troncales que recorren el territorio de la Provincia de Buenos Aires y que ya se encuentra en plena etapa de ejecución definitiva (hay ya algunos ramales efectivamente adjudicados y en operación por sus adjudicatarios privados; v.g. el corredor Rosario -Puerto Belgrano operado por la empresa FEPSA y la línea Gral.Roca operado por la empresa FERROSUR); parece obvio remarcar que la real posibilidad de su integración a los sistemas portuarios fluviales y/o marítimos de la provincia dependerá no solamente de la coyuntura económica general sino además, y fundamentalmente, del seguimiento y control que efectúe la autoridad de aplicación respecto del puntual cumplimiento de la totalidad de las obligaciones de inversión y operación expresamente asumidas por los operadores privados adjudicatarios, conforme al contenido taxativo tanto de los pliegos de condiciones generales y particulares de las respectivas concesiones, como de los pertinentes contratos firmados o a suscribirse.-

LOS INTENTOS DE INTEGRACION EN AMERICA LATINA
Y EL TRATADO DE ASUNCION DEL 26 DE MARZO DE 1991

Ya a partir del año 1956 y por iniciativa de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina) comenzó a pergeñarse la idea de conformar un mercado común regional que desembocara finalmente en el establecimiento de una "zona de libre comercio" a desarrollarse dentro del marco de referencia del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio usualmente conocido como G.A.T.T.-

El proyecto , que combinaba la iniciativa de casi todos los países del área, tuvo finalmente definición institucional al suscribirse, el 18 de enero de 1960 el Tratado de Montevideo que resultara a la postre el acta fundacional de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)).-

El sistema, que preveía una integración progresiva a desarrollarse a lo largo de doce años, se implementó a través de un doble sistema de desgravaciones y reducciones recíprocas de restricciones al comercio entre los países contratantes: por un lado se establecían "listas nacionales" por las que cada miembro concedía beneficios a los demás y por el otro se establecían "listas comunes" de alcance multilateral y recíproco.-

El lento y dificultoso avance en las negociaciones multilaterales ; y por cierto que también la coyuntura crítica por la que atravesó la economía mundial en la década del setenta; provocaron que el sistema cayera en una etapa de

inercia insuperable y luego de prorrogarse el plazo inicial por otros ocho años la asociación fue disuelta por sus miembros y en su reemplazo fue establecida la Asociación Latinoamericana de Integración (A.L.A.D.I.) creada por el Tratado de Montevideo del 12 de agosto de 1980.-

A la luz del análisis de los motivos principales que habían ocasionado el fracaso relativo de la ALALC la nueva asociación fue conformada siguiendo un triple conjunto de instrumentos básicos :

* El sistema de preferencias regionales que recogía toda la trama de las negociaciones multilaterales en materia de reducciones y desgravaciones arancelarias formuladas hasta ese momento en el seno de la ALALC y que fue acorazado por todos los miembros;

* Los "acuerdos de alcance regional" involucrantes de todos los países signatarios y;

* Los "acuerdos de alcance parcial" por los cuales y con excepción al principio de la cláusula de la nación mas favorecida, dos o mas países pueden otorgarse ventajas o desgravaciones arancelarias reciprocas que aunque en principio solo alcanzan a los firmantes tienden a extenderse al resto del conjunto y que son los que han motorizado concretamente la existencia práctica de la ALADI.-

En el plano exclusivamente bilateral de la integración con la República Federativa del Brasil los programas de

integración fueron profundizados por la Declaración de Iguazú de Noviembre de 1985; el "Acta para la Integración" del 29 de julio de 1986 y el Tratado de Integración del 29 de noviembre de 1988 ratificado por ley de la Nación N* 23.695 y que preveía la creación de "un espacio económico común" con régimen y territorio aduanero único.-

Debe destacarse como de importancia (porque ellos fueron los principios que presidieron posteriormente el proceso ulterior de integración) que dicho tratado estableció que el proceso de integración debería desarrollarse respetando los principios esenciales de "gradualidad" , "flexibilidad" , "equilibrio" y "simetría".-

El paso siguiente fue la suscripción del "Acta de Buenos Aires" del 6 de julio de 1990 por la cual se acortaron los plazos definitivos de integración económica entre ambos países fijándolos en el 31 de diciembre de 1994 y la firma del "Acuerdo de Complementación Económica" (ACE 14) que resumía todas las negociaciones formalizadas entre Brasil y Argentina que contuvieran desgravaciones y/o reducciones arancelarias y que fue conformado como un acuerdo de alcance parcial y registrado en los protocolos de la ALADI el 20 de diciembre de 1990 y que a la postre resultó ser el antecedente mas significativo del sistema del Mercosur; por el programa de liberación arancelaria progresiva que implicaba y que luego fue, como veremos enseguida, prácticamente reproducido.-

Finalmente y por el denominado "Tratado de Asunción" ,

celebrado el 26 de marzo de 1991 se programó la constitución de un "Mercado Común" - al que luego se difundió como MERCOSUR - entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.-El Tratado de Asunción define en principio cuatro estrategias principales:

* Establecimiento de un arancel externo común como derivación de una política comercial común;

* Coordinación entre los cuatro miembros signatarios de sus políticas económicas generales y sectoriales;

* Compatibilización de sus correspondientes legislaciones internas para las áreas respectivas y;

* Libre circulación de bienes , servicios y factores productivos por el territorio de los países signatarios con liberalización progresiva y eliminación definitiva de restricciones arancelarias y aduaneras.-

El tratado prevee una etapa de transición gradual y un desenlace definitivo que debe culminar el 31 de diciembre de 1994 con el cumplimiento íntegro de las metas y estrategias programadas.-En cuanto al análisis exclusivamente normativo - no parece ser del caso intentar aquí un desarrollo de los enfoques económicos del mismo - el tratado desagrega los siguientes mecanismos principales :

* Arancel externo común; definiéndolo expresamente como

instrumentó de la competitividad externa de los países miembros y como imprescindible para la constitución de un mercado común; * Constitución de un "Consejo del Mercado Común" para la administración y ejecución del Tratado y como órgano superior con responsabilidad de conducción política del mismo.- Lo integran los ministros de Relaciones Exteriores y de Economía de los estados partes y deberá reunirse al menos una vez al año con participación de los presidentes de los países signatarios; se mantiene el Grupo Mercado Común que había sido creado por el ACE 14 agregándose ahora Uruguay y Paraguay; y se establece el funcionamiento de diez subgrupos técnicos especializados por áreas;

* Se crea la "Secretaría Administrativa" de apoyo al Grupo "Mercado Común" con sede en la ciudad de Montevideo y con tareas de seguimiento y coordinación;

* Se crea una Comisión Parlamentaria conjunta para facilitar el avance con leyes complementarias por parte de cada estado signatario;

* En cuanto al "régimen de origen" se adopta un régimen general basado en el Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI) para asegurar que las mercaderías involucradas por preferencias y/ reducciones sean originarias o provengan efectivamente de los países miembros;

* Para la solución de controversias se dispone la creación de un Sistema de Solución que debe ser elevado a la consideración de los estados partes y sobre la base de las

negociaciones directas multilaterales;

* Se establece un plazo especial de un año mas para que Paraguay y Uruguay procedan a retirar sus productos de las listas de excepciones;

* El sistema implementado por el tratado queda abierto para otros países miembros de la ALADI previa negociación y luego de un plazo de cinco años a partir de su vigencia, el cual puede acortarse con relación a integrantes de la ALADI que no sean signatarios de otras asociaciones de integración regionales.-

Debe puntualizarse que el tratado prevee la necesidad de ratificación legislativa por parte de los Congresos de los cuatro países signatarios y que la forma en la que está prevista la operativización efectiva de sus estrategias básicas es la formulación de un nuevo acuerdo de complementación económica a referenciar en el marco de la ALADI que impida una eventual impugnación por parte del GATT y la extensión de la cláusula de la nación mas favorecida a países no signatarios.-

Resulta ahora indispensable referirse a las posibilidades reales de operativización que a nuestro juicio le asisten al programa de integración subregional constituido por el Mercosur; y no solo porque es directamente impensable un proceso lineal y constante con ausencia de dificultades o superación automática de las mismas; sino porque, en lo que al objeto del presente estudio compete; del éxito , aunque

sea parcial del mismo, depende ciertamente en gran medida que los aumentos y ampliaciones d e los espacios económicos regionales y la repotenciación consiguiente de los volúmenes y desarrollos comerciales ; permitan y viabilicen que la aquí estudiada factibilidad de complementación e integración entre el modo de transporte ferroviario y los sistemas portuarios de la provincia de Buenos Aires tengan reales posibilidades de materialización concreta.-

Hay en principio que recordar que las significativas diferencias que se registran en las dimensiones económicas particulares de los cuatro estados miembros y aún entre las de los dos socios mayoritarios (es decir Brasil y Argentina) constituye una dificultad inicial que afecta el principio de "simetría", provocando justamente "asimetrías" que deben ser entendidas como el reflejo de los costos diferenciales que deben soportar las empresas de cada país y que se deben no a la eficacia intrínseca de las mismas sino a las diferencias de mercados potenciales o a otros factores ajenos a la decisión de los productores; como por ejemplo presión fiscal régimen laboral y/o previsional, régimen crediticio,etc.-

Cabe acotar sin embargo, y en el mismo sentido, que a diferencia de los esquemas anteriores que en realidad solo buscaban cristalizar las ventajas estáticas comparativas conformadas para las industrias propias; el sistema de Mercosur intenta privilegiar la integración como un instrumento de complemetación de intereses frente a terceros países a partir de una política exterior común para los estados signatarios.-

El programa de desarme arancelario y de eliminación gradual y progresiva de restricciones no arancelarias prevee un llamado "programa de liberación comercial" a través del cual se espera llegar a la eliminación total de gravámenes y todo tipo de restricciones, que debe completarse, como hemos visto, a mas tardar el 31 de diciembre de 1994.-

Los gravámenes cuya desaparición se persigue no son únicamente los aranceles y/o derechos de aduana sino todo tipo de impuestos o tributos con incidencia equivalente a la de los derechos de aduana; incluyendo cualquier tipo de cargas o gabelas que obedezca a motivaciones cambiarias o monetarias o de cualquier otro origen y que graven el comercio exterior.- En el concepto de restricciones deben comprenderse todo tipo de trabas o prohibiciones que en forma expresa o implícita dificulten la libre circulación de mercaderías y/o servicios a través de las fronteras.-

El sistema contempla, de tal suerte, un programa tentativo de liberación comercial consistente en rebajas arancelarias progresivas , automáticas y lineales que deben ser acompañadas por lo tanto de la gradual desaparición de todo tipo de restricción no arancelarias o equivalentes y que culmine a fines del año 1994 con una situación en la que ya no haya aranceles ni otras trabas paraarancelarias entre los estados signatarios.-

Existe en tal sentido entre los estados firmantes del

tratado la conciencia generalizada de que la única posibilidad cierta de alcanzar las metas prefijadas en los plazos previstos, depende de la insoslayable necesidad de coordinar las políticas sectoriales de los países involucrados en forma paralela al progreso del proceso de desgravaciones arancelarias y eliminación de trabas no arancelarias ; lo cual supone un grado aceptable de coordinación y consulta en materias tales como políticas de comercio exterior, industria, cambiaria, de capitales, monetarias fiscales,etc. que permita reducir a márgenes aceptables las asimetrías naturales provenientes de las diferentes dimensiones macroeconómicas de los países comprometidos.-

En dicho sentido y dirección, creemos, se inscriben la obligación de definir un arancel externo común que en la práctica signifique que cualquier producto y/o servicio que ingrese al territorio del Mercosur tribute similar arancel cualquiera haya sido el punto o país de entrada y el compromiso de aplicar las legislaciones nacionales para impedir importaciones subsidiadas por terceros países por medio de dumping o cualquier práctica de ese tipo que distorsione artificialmente tanto la competencia como los precios de las mercaderías y/o servicios.-

En similar sentido el ya comentado "régimen general de origen" define las condiciones que deberá cumplimentar un producto o servicio para ser considerado como originario del territorio del Mercosur de modo de resultar comprendido por sus códigos de desgravación; lo cual se justifica por la

existencia de aranceles diferenciados aplicables a países ajenos al sistema y que podrían eventualmente significar ventajas comparativas impugnables por los estados perjudicados.-

La "Cláusula de Salvaguardia" es un régimen de excepción solamente implementable en el período de transición para casos especiales y tiende a evitar la posibilidad de que un parte se vea súbitamente perjudicada por un incremmento ocasional de la importación de un determinado producto; en cuyo caso el sector o la empresa afectada podría pedir a su gobierno la aplicación de la cláusula; lo cual implica un período inicial de consultas en el marco del grupo "Mercado Común" (no mayor de treinta días) y posteriormente, y de no arribarse a un acuerdo sobre el tema; el estado afectado podría imponer por el término no mayor a un año - prorrogable por otro - una cuota máxima de importación para el producto en cuestión.-

El sistema representa por lo tratado un modo específico de protección del mercado productivo del país importador y no se aparta, por otra parte, de las prácticas y enunciados comunes de tratados multilaterales en los que aparecen comprometidas desgravaciones arancelarias generales.-

En otro de los sentidos involucrados, desde el punto de vista aduanero y sin perjuicio de las reglamentaciones vigentes durante el período de transición que debe culminar a fines de diciembre de 1994; la armonización y complemetación de los sistemas aduaneros deberá incidir en áreas operativas

específicas tales como despachos de importación y de exportación; depósitos; áreas y zonas francas; importaciones y exportaciones temporarias; reembolsos; tráfico y tránsito intracomunitario; reglamentación de la formalización de medios de transporte al arribo al territorio aduanero,etc.-

Como puede advertirse sin necesidad de mayores profundizaciones ; la implementación del tratado significa un desafío concreto en diversos órdenes de temáticas para los países involucrados.-El proyecto de un mercado común constituido geográficamente en un territorio aduanero único con desaparición concreta de barreras arancelarias y paraarancelarias y homogeneización de normas técnicas y aparatos burocráticos aduaneros significará la necesidad de coordinar políticas macroeconómicas, y en sentidos muy concretos, resignar porciones reales de discrecionalidad interna en el diseño de las políticas nacionales en aras de la consecución de una integración previamente considerada como estratégica.

Por el contrario, el avance en desgravaciones arancelarias en un marco de políticas macroeconómicas escasa o insuficientemente coordinadas; podrán eventualmnente contribuir al crecimiento del comercio, pero no hace mas que poner de manifiesto y explicitar, negativamente, asimetrías provenientes de las diferencias de tamaños entre las economías nacionales de los estados involucrados cristalizando ventajas comparativas no modificables en lo inmediato; tal como ha ocurrido - y viene ocurriendo - en el caso del ostensible desequilibrio de la balanza comercial

verificable en el comercio bilateral establecido entre nuestro país y Brasil.-

Con respecto a la incidencia de los progresos que puedan alcanzarse en el tema de la integración regional en relación al objeto de nuestro estudio, constituido por la factibilidad de integración entre el modo de transporte ferroviario y los sistemas portuarios del litoral fluvial y marítimo de la provincia de Buenos Aires, creemos innecesario puntualizar que el incremento ostensible de los volúmenes comerciales transferidos , que obviamente traería aparejado el éxito -reiteramos, aunque mas no fuera relativo -del proceso de integración significado y definido por la implementación del Mercosur; es una precondición poco menos que insoslayable para que el modo de transporte ferroviario reviva y repontencialice su capacidad de tráfico comercial como consecuencia del resurgimiento económico de nuestro sistema portuario.-

Como ya hemos visto en detalle, todo el proceso de reconversión ferroviaria, implementado como un sector específico de la reforma integral del estado que se está desarrollando en la Argentina; se encuentra no solo en marcha sino que ha sido ya implementado efectivamente en importantes sectores del sistema ferroviario troncal de cargas en nuestro territorio bonaerense y se completará con la provincialización de al unos ramales, con eventual incidencia portuaria, cedidos por concesión en explotación integral de conformidad a lo establecido por el decreto PEN N* 532/92 y

respecto de los cuales la Provincia de Buenos Aires ya ha tomado la decisión política de subconcesionarlos de acuerdo y de conformidad a lo previsto por el decreto provincial Nro. 99/93.-

Parece claro finalizar remarcando que todo el pronóstico de éxito en el diagnóstico jurídico institucional analizado, dependerá naturalmente en primer término del crecimiento ordenado y estable de nuestra economía nacional; pero también en similar orden de importancia, del seguimiento y control que las autoridades de aplicación; nacionales y/o provinciales; formalicen respecto del puntual y detallado cumplimiento por parte de los operadores privados; concesionarios directos de la Nación o subconcesionarios de la Provincia de Buenos Aires; de las obligaciones de inversión y de operación asumidas por los mismos conforme a los pliegos y contratos respectivos.-

Se trata, claro está, de una obligación de policía de control económico que el estado no solo no ha resignado sino que además es, creemos, un presupuesto fundamental de la posibilidad de éxito de todo el programa de reformulación y reconversión administrativa que con la denominación común de " reforma del Estado ", es hoy uno de los hitos fundamentales de la profunda transformación económica que se está operando en la República Argentina.-

ANEXO DOCUMENTAL NORMATIVO

CONCESION A LOS ESTADOS PROVINCIALES

DE LA EXPLOTACION DE LOS

SERVICIOS INTERURBANOS DE PASAJEROS

MINISTERIO DE ECONOMIA

Y

OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

CONCESION A LOS ESTADOS PROVINCIALES DE LA EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS INTERURBANOS DE PASAJEROS SOBRE INFRAESTRUCTURAS YA CONCESIONADAS O EN TRAMITE DE CONCESION A OTRAS EMPRESAS

BASES Y CONDICIONES GENERALES

CAPITULO I

CONDICIONES GENERALES

ARTICULO 1 ° : ENTE LICITANTE :

El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, en su cacater de Autoridad de Aplicación de la Ley Nº 23696, en cumplimiento del Dec. PEN 1168/92, convoca a los Estados Provinciales Interesados para la CONCESION DE LA EXPLOTACION DE SERVICIOS INTERURBANOS DE PASAJEROS, en la forma que se indica en el Art. 2°, revistiendo el acto el carácter de una CONCESION DE SERVICIOS PUBLICOS.

ARTICULO 2 ° : OBJETO DE LA CONCESION

La convocatoria tiene por objeto, la concesión a la/las Provincia/s, de la explotación de los servicios interurbanos de pasajeros de toda categoría y clase, que hoy circulan sobre infraestructuras ya concesionadas o en trámite de concesión a otras terceras concesionarias sobre la red de los ferrocarriles del Estado Nacional, y que resulten de su interés mantener activos.

Ello se hará, atento a las condiciones que establecen estas BASES Y CONDICIONES GENERALES, a ENTES representativos del/de los Estado/s Provincial/es, constituídos, atento a lo dispuesto en el Decreto PEN 1168/92, según lo indicado en el Art. 6º de estas Bases, los que deberán operar esos servicios sometidos a todas las leyes y/o reglamentos que rigen la actividad del trasporte, sin recibir subsidio alguno del Estado Nacional ni compensación de cualquier otra índole, que involucre asistencia económica financiera del mismo.

La operación de los servicios concedidos podrá ser realizada por el ENTE provincial/interprovincial, sea por sus propios medios, o mediante subcontratistas, en la forma que, respetando las condiciones de estas Bases, mejor convenga a los intereses provinciales.

El ENTE/Concesionario podrá ofrecer los servicios de equipajes, encomiendas, correo y trasporte de automoviles acompañados, mediante el uso de coches de pasajeros, furgones y coches automovileros que integren la formación de sus trenes de pasajeros. Podrá también correr trenes especiales, que, con categorización de pasajeros, transporten automóviles y equipajes, con carácter de complemento de la explotación de los de anteriores.

ARTICULO 3 °: TERMINOLOGIA

A los efectos de la aplicación de estas Bases y demás documentación contractual, se entenderá por:
MEyOySP : Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

S.T. : Secretaría de Trasportes.
D.T.F. : Dirección de Trasporte Ferroviario.
FA. : FERROCARRILES ARGENMTINOS.
FEMESA : FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A. o tercer concesionario que la sustituya en la operación de los servicios suburbanos de pasajeros.
Concedente : El Estado Nacional, a través del MEyOySP, y/o la autoridad en la que, el Poder Ejecutivo Nacional, o el MEyOySP deleguen funciones específicas relacionadas con la concesión de los S.I.P.
ENTE (Provincial/multiprovincial) : Persona jurídica de derecho público provincial, que constituída por la/las provincia/s interesada/s en la concesión parcial o total de los S.I.P. asume la gestión de la misma ante el Concedente.
Representante : Persona que en el ENTE, estará revestida de amplias facultades para considerar y resolver las cuestiones relativas al proceso de Concesión. Gozando de capacidad para obligar a la/las provincia/s, ad refendum del/de los Poder/es Ejecutivo/s Provincial/es, si así fuere necesario.
S.I.P. : Servicio Interurbano de Pasajeros.
C.S.I.P. (Concesionario del S.I.P.) : ENTE que habiendo satisfecho las condiciones de estas Bases,ha suscripto con el Concedente el correspondiente Contrato de Concesión.
C. de C. : Concesionario de Carga que tiene a su cargo la infraestructura por donde trascurren los S.I.P. de la Concesionaria.
S.F.a C. : Sistema Ferroviario a Conceder, constituido por los S.I.P., el material rodante de pasajeros, total o parcial de las estaciones, vías de estación, playas de formación, edificios de talleres, depósitos, desvíos, almacenes, bases, vivienda, administración, instalaciones de apoyo y abastecimiento, con más los bienes muebles afectados a los mismos, de uso exclusivo, que se prevé trasferir al concesionario, junto al personal, y el derecho de uso que se constituya, atento a las condiciones de estas Bases, sobre definidos tramos de la infraestructura de circulación y de seguridad, recintos de edificios y plataformas de estación, instalaciones y otros bienes muebles complementarios, incluidos en la concesión del C.de C.
S.F.C. : Sistema Ferroviario Concedido.
Subcontratista : Empresa contratada por el C.S.I.P. para la ejecución de acciones y tareas inherentes a la Concesión, sin perjuicio de la responsabilidad que tienen el contratante ante el Concedente.
Operador-Inversor : Subcontratista que además de encargarse de operar a nombre del Concesionario los S.I.P., aporta al sistema las inversiones convenidas en el Contrato de Concesión
Terceros Concesionarios : Concesionario de algún sector o servicio sobre la Red Ferroviaria Nacional, que no sea el C.S.I.P.
BASES : Las presentes Bases y Condiciones Generales.

CONVENIO : Compromiso marco que, signado por el Ente y el Concedente pone en marcha las etapas procesales que conducen

a perfeccionar un Contrato de Concesión para la explotación de S.I.P. sobre definidos Corredores de la Red Ferroviaria del Estado Nacional.

ACTA DE TRASFERENCIA : Documento eventual, que firmado por el ENTE correspondiente y el Concedente, resume los acuerdos que, en cumplimiento de estas Bases, autorizan al primero a una tenencia precaria del material rodante, personal e instalaciones de FA y a iniciar [illegible] y a su cargo, la operación de definidos S.I.P. del corredor correspondiente, que deja de operar FA. a partir del 10-3-93 por imperio de los Decretos PEN 1168/92 y 2388/92.

ACTA DE APROBACION DEL PLIEGO : Documento eventual, cuya habilitación corresponde sólo en el caso que el ENTE prevea subcontratar un Operador-Inversor para operar sus S.I.P., y que firmado por el ENTE correspondiente y el Concedente, implica la conformidad de las partes al Pliego de Licitación Pública que haya preparado la Provincia, para la selección del mismo.

CONTRATO DE CONCESION : Documento que, firmado entre el ENTE y el Concedente, ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional y las Legislaturas Provinciales, implica que se han cumplido la totalidad de las condiciones que imponen estas Bases para otorgar la plena concesión de los S.I.P. correspondientes.

Homologación : Instancias por las que, por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional y Ley de la/las provincias correspondientes, se ratifica el Contrato de Concesión.

ACTA DE POSESION : Documento por el cual el Concedente efectiviza la trasferencia de bienes, contratos y personal de F.A. al C.S.I.P., recibiéndolos éste conforme.

Activos afectados al servicio : Son todos los bienes cuyo uso se otorgan en forma exclusiva al C.S.I.P..

Activos esenciales: Son aquellos Activos Afectados al Servicio sin los cuales no es técnicamente factible la prestación de los servicios de pasajeros y carga en las condiciones que lo presta FA a la fecha de la firma del Convenio.

Contratos Cedidos: Los contratos que FA cede al C.S.I.P. sin cargo y en los cuales éste asumirá todos los derechos y obligaciones.

Toma de posesión: El hecho en virtud del cual el C.S.I.P. se hace cargo definitivamente, del Sistema Ferroviario Concedido y comienza a regir el plazo del Contrato en la forma y consecuencias establecidas en el apartado 32.2 de éste pliego de Bases y Condiciones Generales.

RITO : Reglamento Interno Técnico Operativo.

Concesion Integral de Explotación : Es aquella en la que el C.S.I.P. asume en el sector objeto de su aplicación, la explotación comercial, la operación de los trenes, atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, instalaciones, equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias, (Art. 4º Decreto PEN Nº 666/89).

Peaje : Pago que realizará el ENTE/C.S.I.P. por circular sobre vías ya concesionadas a terceros concesionarios, como contraprestación por el mantenimiento de la vía y demás infraestructura por él efectuada, incluso las inversiones de

capital para su renovación, mejoramiento y/o ampliación y la percepción de los definidos servicios definidos en el Art. 21°.

Toda referencia a artículos, apartados o anexos sobre los que no se indique lo contrario, corresponden a artículos, apartados o anexos de este pliego.

ARTICULO 4 ° : CONDICIONES GENERALES

El ENTE/C.S.I.P. tendrá a su cargo la explotación comercial, la operación de trenes, la atención de estaciones de uso exclusivo.
Estará a su cargo la limpieza, guarda y conservación/mantenimiento de los bienes muebles e inmuebles que reciba en concesión.

Tendrá también el derecho de uso compartido de la infraestructura de circulación y seguridad, y a contar con definidos apoyos logísticos, contra el pago del/de los peaje/s, según resulte de otras concesiones del servicio de carga anteriores.

ARTICULO 5 ° : ETAPAS DE IMPLEMENTACION

El proceso de concesión tendrá implementación progresiva a través de las concatenadas instancias que se explicitan a continuación:

5.1 **Constitución del ENTE** representativo de la/las Provincia/s a los efectos de la Concesión, proceso que debe cumplimentar las mismas atento a las previsiones del Art. 6º.

5.2 **Firma del Convenio,** marco regulatorio de la implementación de la Concesión, a suscribir entre el Concedente y el ENTE constituido, según prevé el Art. 7º.

5.3 **Firma del Acta de Trasferencia Provisoria,** documento eventual a suscribir sólo en el caso de que se prevea iniciar la operación de los S.I.P., cuando todavía no esté concluído el proceso que posibilite la firma del CONTRATO DE CONCESION. Este documento debe cumplimentar las previsiones del Art. 8º.

5.4 **Aprobación del Pliego para seleccionar al operador:** Instancia administrativa eventual, cuya existencia está ligada a la correspondiente previsión del Convenio, por la cual el Concedente aprueba el Pliego de condiciones que debe preparar el ENTE a efectos de ser aplicado en la selección del Operador Inversor, según previsto en el Art. 28º.

5.5 **Firma del Contrato de Concesión :** Documento regulatorio de la Concesión, a suscribir por las partes ad referendum de los Poderes Ejecutivo Nacional y Legislatura Provincial,

atento a las previsiones del Art. 29º.

5.6 **Toma de Posesión:** Acto por el cual El C.S.I.P. toma efectiva posesión de la Concesión, según prevé el apartado 32.2. de estas Bases.

ARTICULO 6º : CONSTITUCION DEL ENTE :

6.1 : **Caracteristicas:** El/los Estado/s Provincial/es interesado/s en mantener activos definidos trenes S.I.P., deberán, de acuerdo a lo previsto por el Anexo I del Dec. PEN 1168/92, constituir un Ente provincial/interprovincial, (persona jurídica de derecho público provincial), que revista el carácter de interlocutor del Concedente, (M.E.-yO.yS.P.). El ENTE será también único cuando entre los Estados Provinciales, se acordaren condiciones que prevean que la responsabilidad de implementar la concesión y la posterior gestión de los S.I. P. vaya a ser encarada por una definida de las provincias.

6.2 : **Carateristicas :** Dicho Ente deberá ser idoneo y gozar de capacidad (otorgada por su norma constitutiva) para asumir, sin subsidio alguno por parte del Estado Nacional, la **totalidad de las obligaciones emergentes de la Concesión del S.I.P.**, que el Concedente otorgará en **forma equivalente a la resuelta en los actos licitatorios producidos en relación a los servicios de carga**, con la expresa excepción de la infraestructura a utilizarse, (Art. 7º del Dec.mencionado en el apartado precedente). Dichas facultades tendrán plena vigencia para toda y cualquier obligación o responsabilidad emergente de la implementación de la concesión y se extenderá hasta la firma del Contrato y la entrega de las Garantias de Cumplimiento del mismo, debiendo asi declararlo expresamente en su carta de constitución y en los poderes acordados al representante común.

6.3 : **Atribuciones:** La entidad conformada de acuerdo a lo señalado en el apartad precedente procederá en ejercicio de sus atribuciones y competencia a suscribir con el Concedente un **CONVENIO marco para la implementación de la Concesión**, y estará revestida de la idoneidad, capacidad financiera y poder de decisión para que, en acuerdo con FA y el Concedente:

a) Se definan los servicios a prestar por el ENTE y sus condiciones operativas.
b) Se determinen los bienes de capital a incluir en la concesión atento a los S.I.P. a cubrir.
c) Constituya sobre dicho patrimonio los resguardos que deben ser satisfechos para recibirlo.
d) Seleccione los agentes del personal de FA. a ser trasferido al plantel de la Concesionaria.
e) Presente y logre aprobación del Concedente al régimen tarifario propuesto a aplicar.

f) Entender, discutir y aceptar la cesión de Contratos en curso. ligados a la prestación a encarar, según lo previsto en estas Bases.

g) Gestionar y concertar con el Concedente los eventuales paralelos Convenios de Concesión Integral de Explotación de los tramos y ramales, no concesionados a terceros, sobre los que se prevea ampliar la circulación de trenes del S.I.P.

h) Convenir con el Concedente el Reglamento Operativo a regir en tramos y ramales de eso exclusivo de la Concesionaria.

i) Precisar los programas de mantenimiento/ conservación de los bienes que se trasfieren.

La firma del Convenio aludido implicará la inicación de un proceso que epilogará, en su caso, en un **Contrato de Concesión.** Sin embargo el Ente tendrá otorgada la facultad provincial de resolver el acuerdo mencionado, en caso que las gestiones paralelas que emprenda para evaluar la Concesión pretendida, no arrojen resultados que la hicieran viable.

6.4 : **Responsabilidad :** En caso de que el Ente a constituir tenga carácter multiprovincial, el documento constitutivo, consagrará la solidaria asumción por las provincias que lo integran, de las obligaciones emergentes del proceso de implementación de la concesión.

ARTICULO 7 º : <u>CONVENIO</u> :

7.1 **Objetivos:** Será suscrito entre el ENTE provincial y el Concedente, con el carácter de marco regulatorio de la intención de las partes de viabilizar la firma de un Contrato para trasferir en concesión el Sistema Ferroviario correspondiente a los definidos S.I.P. que es de interés provincial operar, cumplimentando lo normado por estas Bases.

7.2 **Alcance :** Este convenio precisará los S.I.P. iniciales y mediatos que se requieren en concesión, las especiales condiciones previstas para ellos, la demandas globales y reservas del personal a recibir en trasferencia, el detalle de los bienes de todo tipo del Sistema Ferroviario que FA. tiene aplicado a la operación del Trafico de Pasajeros Interurbano y es su propósito recibir dentro de la Concesión que solicita.

7.3. **Opcionalidades :** Podrá habilitar la posibilidad de otorgar al ENTE una tenencia adelantada del material rodante, instalaciones y personal en el objeto de que, bajo su total responsabilidad y cargo, pueda iniciar una anticipada prestación de los Servicio, atento a las previsiones de estas Bases.

También, en caso de corresponder, habilitará la posibilidad de que la/las Provincia/s proceda/n a seleccionar un opera-

ria de parte de los bienes del Sistema Ferroviario a Concederse, en el objeto de que éste pueda iniciar a su cargo y bajo su exclusiva cuenta la operación de un diagrama de transición de los S.I.P. que prevé el Convenio, cumplimentando lo normado por estas bases.

9.2 **Modelo** : La redacción [illegible] Acta se ajustará en todo lo posible [illegible] lo que describe el Anexo 2, formando parte integrante de la misma el siguiente listado ilustrativo y no taxativo de anexos :

a) La propuesta de explotación ferroviaria, organización funcional, personal clave y plan operativo previsto para la etapa de transición, que media entre la firma del Acta de Trasferencia y la Toma de Posesión, detallando :

a1) Total de trenes - kilómetro propuestos.

a2) Cantidad de corredores y servicios a atender.

a3) Itinerarios y formaciones para la etapa de transición.

b) Incorporación de personal de FA al plantel del C.S.I.P., para la etapa de transición.

c) Trasferencia de unidades activas del material rodante para pasajeros, para la etapa de transición.

d) Trasferencia de unidades activas del material rodante para pasajeros, para la etapa de transición.

e) Plan de servicios combinados previsto implementar en la etapa de transición del proyecto.

f) Esteciones, Edificio Administración y Establecimientos e Instalaciones de mantenimiento y alistamiento del mat. rodante, de uso exclusivo a trasferir en la etapa de transición, y los bienes muebles en ellos involucrados.

g) Listado valorizado y documentación contable de la venta convenida de repuestos y órganos de parque para el material rodante trasferido de FA al ENTE.

g) Compromiso de respetar en el período de transición, el regimen tarifario vigente.

h) Regimen inicial acordado para la puesta a disposición del Concedente, de la Información y Estadística de Gestión de la Concesión.

i) Edificios y recintos que dentro de las estaciones de uso compartido con el C. de C., habrán ser utilizados por el ENTE, para la prestación de los S.I.P. de transición.

/93

j) Detalle de los programas de mantenimiento del material rodante, equipamiento e instalaciones que deberá ser aplicado a fin de conservar los bienes trasferidos.

k) Listado de Convenios y Contratos de trasferencia obligadamente adelantada, ligados al S.I.P. de transición, que cede FA al ENTE y éste acepta recibir, implicando la efectiva cesión de derechos y obligaciones emergentes de ellos.

l) Acta de acuerdo alcanzada con el concesionario de carga sobre los peajes corregidos en función del parcelamiento de servicios que implica la etapa de transición, y de los compromisos y tarifas acordadas por concepto de las restantes prestaciones que mutuamente pudieran ser requeridas.

9.3 **Presumción de Viabilidad** La suscripción conforme del ACTA de TRASFERENCIA también implicará que el ENTE, en posesión de información suficiente, ha considerado viable su proyecto de hacerse cargo de la Concesión y se compromete por ello a proseguir las gestiones necesarias para perfeccionarla.

9.4 **Acciones Complementarias** : En ocasión de la firma del Acta de Trasferencia Precaria, el ENTE deberá entregar las pólizas de seguro sobre los bienes que recibe en forma adelantada y los de responsabilidad civil correspondientes a los S.I.P. que implementa inicialmente y de accidentes de trabajo conforme a lo establecido en el Art. 37 XXX del pliego.

ARTICULO 10º : <u>REGIMEN JURIDICO DE CONTRATACION</u>
Ex 15

Los servicios en el Sistema Ferroviario a Conceder se brindarán mediante el régimen de concesión, adquiriendo el C.S.I.P. sólo la tenencia de la infraestructura, material rodante, materiales, equipos, muebles y útiles entregados por el Concedente, los que seguirán siendo de propiedad del Estado Nacional.

10.1 **Documentación Rectora** : El Contrato se regirá por las disposiciones contenidas en este Pliego, sus Anexos y Circulares. Será de aplicación la Ley Nº 23.696, su decreto reglamentario Nº 1.105/89 y modificatorios.

En lo pertinente y en forma supletoria le serán aplicables el Capítulo VI de la Ley de Contabilidad conforme al Decreto Nº 5.720/72, actualizado conforme el Decreto Nº1.792/88 que establece el Reglamento de Contrataciones del Estado y la Ley de Procedimientos Administrativos Nº19.549 y su Decreto Reglamentario Nº 1.759/72 t.o 1991 y Decreto 1883/91.

El Régimen Legal de la Concesión de Obra Pública establecido en la Ley Nº 17.520, su modificatoria Nº 23.696 y el Decreto

Nº 1.105/89 reglamentario de esta última serán de aplicación analógica a la presente concesión.

Respecto de las inversiones extranjeras serán de aplicación la Ley Nº 21.383 con las modificaciones de las Leyes Nº 22.-208 y 23.697 y sus Decretos Reglamentarios.

Son de aplicación en este pliego en los artículos que corresponda, los Decretos Nº 1140 y 1141 del 14/6/91 y la Resolución SST Nº 74/91.

ARTICULO 11º : **CONTRATO DE CONCESION:**

Documento que ratificado por las partes, ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional y la/las Legislatura/s Provincial-/es, involucrará el acuerdo alcanzado por las mismas en el cumplimiento dado a las condiciones que prevén estas Bases para implementar la Concesión.

11.1 **Modelo :** El Contrato de Concesión se ajustará en todo lo que fuere posible al modelo expuesto en el Anexo 3.

11.2 **Anexos del Contrato :** Formarán parte del Contrato de Concesión en carácter de anexos definitorios, (ampliatorios en el caso de existir un Acta de Transferencia precaria anterior), los siguientes:

a) La propuesta de explotación ferroviaria, organización funcional a implementar. Personal clave y plan operativo para las etapas: Inicial y Futura, detallando :

   a1) Total de trenes - kilómetro por año propuestos, año por año.

   a2) Cantidad de corredores atendidos.

   a3) Itinerarios y formaciones para las etapas inicial y futura. En caso de ampliación/creación de nuevos S.I.P., Estudio del mercado de pasajeros interurbanos según apartado 23.4.3.1.

b) Incorporación de personal de FA al plantel del C.S.I.P., para la etapa Inicial.

c) Trasferencia de unidades activas del material rodante para pasajeros, para la etapa inicial.

d) Trasferencia de unidades activas del material rodante para pasajeros, para las etapas inicial y futura.

e) Plan de servicios combinados previsto implementar en las etapas inicial y futura del proyecto.

f) Cuadro Límite superior Tarifario Aprobado por el Concedente.

h) Regimen acordado para la puesta a disposición del Concedente, de la Información y Estadística de Gestión de la Concesión.

i) Edificios y recintos que dentro de, las estaciones de uso compartido con el C. de C., habrán ser utilizados por el ENTE, para la prestación de los S.I.P. en las etapas inicial y futura.

j) Detalle de los programas de mantenimiento del material rodante, del equipamiento e instalaciones que deberá ser aplicado a fin de conservar los bienes trasferidos.

f) Estaciones, Edificio Administración y Establecimientos e Instalaciones de mantenimiento y alistamiento del mat. rodante, de uso exclusivo a trasferir, y los bienes muebles en ellos involucrados.

g) Listado valorizado y documentación contable de la venta convenida de repuestos y organos de parque para el material rodante trasferido de FA al ENTE.

k) Listado de Convenios y Contratos que, ligados al S.I.P. y bienes que se trasfieren, cede FA al ENTE y éste acepta recibir, implicando la efectiva cesión de derechos y obligaciones emergentes de ellos.

l) Acta de acuerdo alcanzada con el concesionario de carga sobre los peajes corregidos en función de los servicios que implica la etapa inicial y futura. y de los compromisos y tarifas acordadas por concepto de las restantes prestaciones que mutuamente pudieran ser requeridas.

m) Organizacion Empresaria proyectada y/o en caso de existir un Operador-Inversor, estructura y mecanismos previstos para el Control de su Gestión.

n) Regimen acordado para la puesta a disposición del Concedente, de la Información y Estadística de Gestión de la Concesión.

o) Programa de inversiones del proyecto. (Montos referidos al cierre del segundo mes anterior al de apertura de las ofertas) destinadas a:

o.1) Reducir el tiempo de viaje.

o.2) Mejorar la confiabilidad y seguridad del Material Rodante Tractivo. Serán relevantes las inversiones previstas a realizar en los primeros 5 (cinco) años.

o.3) Ofrecer un mayor confort al pasajero. Se considerarán relevantes las inversiones previstas a rea-

lizar elos primeros 10 (diez) años, con ese objetivo.

o.4) Aumentar la frecuencia y oferta del servicio de pasajeros. Se considerarán relevantes las inversiones previstas a realizar en los primeros 10 (diez) años.

o.5) Incorporación de nuevas tecnologías ferroviarias en material rodante para pasajeros.

11.3 **Otros documentos Integrantes :**Otros documentos que formarán parte del Contrato son:

a) Estas Bases y Condiciones con sus anexos y las circulares aclaratorias o modificatorias emitidas y notificadas al ENTE.

b) El Convenio.

c) En caso de corresponder, el Acta de Trasferencia Precaria.

d) En caso de corresponder, el Subcontrato celebrado entre la/las Provincia/s y el Operador-Inversor selecionado y sus Anexos, junto al
-Pliego de condiciones preparado por El ENTE para seleccionar el Operador-Inversor, con sus circulares aclaratorias y modificatorias notificadas a los Oferentes.
-La oferta y la Resolución de Adjudicación.
-El Decreto u otra documentación homologatoria del/de los Estados Provincial/es, del Subcontrato celebrado con el Operador-Inversor.

11.4 **Prelación :** Todos los documentos que integran el Contrato serán considerados como recíprocamente explicativos, pero en el caso de surgir ambiguedades o discrepancias, prevalecerán estas Bases y sus anexos, con las aclaraciones o modificaciones emitidas por circular y las aclaraciones contenidas en el Contrato, en tanto fuesen compatibles con el Pliego.

El Pliego de Bases y Condiciones tiene prioridad sobre los Anexos y las circulares tienen prioridad en el orden inverso al que han sido emitidas sobre el Pliego original y las circulares anteriores.

11.5 **Firma del Contrato :** Sobre la base del texto indicado en el apartado 10.1, se firmará entre el Concedente y C.S.I.P.en un acto en el que el primero deberá presentarse la garantía de cumplimiento del Contrato, por el monto y condiciones indicadas en el Art. 11º. El Contrato se firmara ad-referendum del Poder Ejecutivo Nacional.

11.6 **Homologación :** Con posterioridad las actuaciones referidad al Contrato y el Texto y Anexos deel mismo serán elevadas al Poder Ejecutivo Nacional, y el/los Poder/es Legislativo/s Provincial/es a efectos de su aprobación u observaciones. El Decreto de aprobación y La/las Ley/Leyes Provincial/es correspondiente, pondrán en vigencia el Contrato.

ARTICULO 12º: GARANTIAS DE CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO/CONTRATO

12.1. **Monto :** Al momento de firmar el Contrato el C.S.I.P. presentará al Concedente una Garantía de Cumplimiento de Contrato por un valor equivalente al DIEZ (10%) por ciento del monto del Proyecto de Inversiones que en cumplimiento de estas Bases, hubiere sido acordado.

En caso de haber quedado habilitada por el Convenio, la posibilidad de una Trasferencia precaria adelantada, la/las Provincia/s presentarán, en oportunidad de firmarse el Acta de Trasferencia correspondiente, una Garantía de cumplimiento del Convenio, equivalente a 1.000.000 $, la que se mantendrá vigente en términos equivalentes a la de Cumplimiento de Contrato, hasta la oportunidad en que sea sustituida por aquella.

12.2 **Plazo :**La Garantía de Cumplimiento del Contrato será devuelta al ENTE dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de concluida el contrato y luego de haberse practicado los cargos que pudieran corresponder conforme al Art. XXX

La Garantía de Cumplimiento del Convenio será devuelta al ENTE dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de la fecha de su notificación fehaciente desistiendo de la gestión de Concesión emprendida y luego habérsele practicado los cargos que pudieran corresponder. También procederá su devolución en oportunidad de la firma del Contrato. Los cargos que pudieran corresponder conforme al artículo 40. por el período que media entre la firma del Convenio y el Contrato serán oportunamente debitados de la Garantía de Contrato que la sustituye.

12.3 **Constitución :** Las Garantías de Cumplimiento del Convenio y del Contrato podrá ser constituída en cualquiera de las formas que siguen :

12.3.1 **Seguro de Caución :** En el caso que el C.S.I.P. elija a los fines de la garantía prevista en este artículo, contratar un seguro de caución que cubra los riesgos detallados, por el monto establecido en el Apartado 31.1 se utilizará un modelo aprobado por la Superintendencia de Seguros de la Nación. La Compañía de Seguros deberá ser aprobada previamente por el Concedente.

En el supuesto de ejecución total o parcial del seguro,

el C.S.I.P. restablecerá el valor original de la Garantía dentro de los QUINCE (15) días contados desde la ejecución.

Dado que los seguros de caución no se emiten con un plazo equivalente al plazo de la Concesión, deberán emitirse por el plazo máximo obtenible en plaza y un mes antes del vencimiento de cada seguro [illegible] endoso de prórroga. Si el C.S.I.P. decidiera cambiar la(s) compañía(s) de Seguro deberá solicitar el cambio dos meses corridos, antes del vencimiento de la póliza y el Concedente notificará su aceptación o rechazo dentro de los QUINCE (15) días corridos de recibido el pedido.

Si por cualquier causa, venciera la garantía de caución sin que se presentara endoso de extensión de plazo o nueva póliza, en la forma establecida en este apartado, el Concedente tendrá la facultad de considerar rescindido el Contrato por culpa del C.S.I.P., previa intimación cursada al C.S.I.P. para que presente el endoso o nueva póliza dentro del DECIMO día.

12.3.2 **Fianza Bancaria :** En caso de elegirse la fianza bancaria, la misma deberá ser previamente aprobada por el Concedente.

En el supuesto de ejecución total o parcial de la vigente fianza bancaria, el C.S.I.P. restablecerá el valor original de la Garantía dentro de los QUINCE (15) días contados desde la ejecución.

12.3.3 **Por Fondos de la Coparticipación Federal :** Por esta alternativa, oficiará a manera de garantía un compromiso extendido por la/las Provincia/s, autorizando al Concedente, a debitar los montos de ejecución de eventuales garantías, de los Fondos que le pudieren corresponder a las mismas, en la Coparticipación Federal de Impuestos.

12.4 **Riesgos a Cubrir :** La garantía de Cumplimiento del Convenio/del Contrato deberá cubrir los riesgos que, para el Concedente impliquen o se deriven de :

a) la no devolución por el ENTE/C.S.I.P., en caso de resolverse el Convenio/Contrato, o a la finalización de este último, de unidades del material rodante, incluído en el Sistema Ferroviario a Conceder/Concedido o de aquellas que las sustituyan, en buen estado de funcionamiento;

b) la no devolución por el ENTE/C.S.I.P., en caso de resolverse el Convenio/Contrato, o al final de la Concesión, de los restantes bienes integrantes del Sistema Ferroviario Concedido, que le fueran transferidos para su uso, y los que los sustituyan, amplíen o mejoren, en

buen estado de conservación;

c) la no ejecución por el C.S.I.P., en tiempo y forma del proyecto de inversiones indicado en los apartados 18.3 al 18.6 y 18.8

d) el incumplimiento del C.S.I.P.en la toma de posesión y las multas.

e) el incumplimiento por el ENTE/C.S.I.P. de toda otra obligación del Convenio/Contrato, de Concesión, o derivada de ello, o de una aplicación incorrecta de los mismos, que origine un perjuicio económico del Concedente no cubierto por los seguros previstos en el Artículo 37º.

ARTICULO 13º : TOMA DE POSESION POR EL C.S.I.P. DEL SISTEMA FERROVIARIO CONCEDIDO (EX 32.2)

La Toma de Posesión, es el acto por el qué, refrendado por un acta homónima; se habilita, (o se completa y perfecciona si ha existido una Trasferencia Precaria anterior), el total traspaso del Sistema Ferroviario Concedido, al C.S.I.P.

Deberán ser presentados al Concedente con una anticipación de sesenta (60) días antes de la fecha prevista para la Toma de Posesión los documentos y/o información indicados en el Anexo XIX.

13.1 **Plazo :** La Toma de Posesión se concretará en todos los casos, dentro de los cuatro meses corridos contados a partir del día siguiente de la entrada en vigencia del Contrato, salvo supuestos ajenos a la voluntad del C.S.I.P. que se lo impidan, los que motivarán la prórroga de ese lapso por un período equivalente al tiempo de duración del hecho impeditivo. A tal fin, el C.S.I.P. deberá denunciar dentro del plazo de tres (3) días corridos a partir de que tuvo conocimiento de los mismos, la existencia de los hechos impeditivos que tengan una envergadura tal que imposibiliten la Toma de Posesión en ese lapso, acompañando la prueba pertinente. De no mediar tales circunstancias, comunicará en forma fehaciente al Concedente con treinta (30) días de anticipación la fecha efectiva en que tomará posesión del corredor, dejándose constancia de ello en instrumento firmado por las Partes.

13.2 **Efectos y condiciones :** La Toma de posesión tendrá los siguientes efectos y condiciones :

13.2.1 **No mediando Trasferencia Precaria adelantada:** En la fecha de Toma de Posesión :

a) el Concedente otorgará al C.S.I.P. la posesión del Sistema Ferroviario Concedido.

b) el C.S.I.P. deberá entregar las pólizas de seguro sobre bienes, de responsabilidad civil y de accidentes de

trabajo conforme a lo establecido en el Art. 37 del pliego.

c) El C.S.I.P. prestará a partir de ese momento los S.I.P. iniciales coprrespondientes. A ese efecto el C.S.I.P. deberá demostrar a satisfacción del Concedente que a la fecha de Toma de Posesión estará en condiciones de prestar el servicio, como mínimo, con las características que FA lo estuvo operando.

d) Dentro del lapso desde los treinta (30) días de puesta en vigencia del Contrato y antes de la Toma de Posesión el Concedente, a través de FA, podrá adelantar la entrega del total o parte del material rodante a conceder, en las fechas y cantidades parciales que se convinieren, y en el estado en que se encuentre.

La verificación a la fecha fijada para la Toma de Posesión de la falta o destrucción de Activos afectados al servicio, que no fueran Activos Esenciales, no obstará a la obligación de tomar posesión ni otorgará derecho alguno de reposición o compensación por dicha falta o destrucción.

La demora de FA en la entrega del material rodante justificará una ampliación del plazo de Toma de Posesión, en la medida que se demuestre que esa demora impida o demore el eventual reacondicionamiento en condiciones de uso normal, de dicho material rodante para el momento de la Toma de Posesión y ello demore el transporte en la línea. En ese caso y/o en el supuesto de que el C.S.I.P. realice tareas en el S.F.C. con anterioridad a la Toma de Posesión, los seguros mencionados en este inciso deberán ser entregados a la fecha de recibir las unidades del material rodante o al inicio de dichas tareas.

Si el C.S.I.P. durante el lapso que media desde el momento que entre en vigencia el Contrato y hasta el momento en que deba tomar la posesión, no pudiese efectuar todas las modificaciones estructurales para operar de acuerdo con lo indicado en el mismo, deberá tomar posesión en la fecha estipulada, con un sistema de explotación de transición acordado con el Concedente en cuyo caso los gastos emergentes de FA que deriven de esta situación serán soportados por el C.S.I.P..

El no cumplimiento del plazo indicado de Toma de Posesión por parte del C.S.I.P. facultará al Concedente a rescindir el Contrato, sin que ello dé derecho a reclamo alguno por cualquier concepto por parte del primero.

13.2.2 Mediando Trasferencia Precaria adelantada:

En caso de haber existido según el Convenio suscrito, una Trasferencia Precaria adelantada, la Toma de Posesión

completa y perfecciona la iniciada en aquella. Atento a ello, en la fecha de Toma de Posesión:

a) el Concedente completará la trasferencia de bienes, otorgando al C.S.I.P. la posesión del Sistema Ferroviario Concedido.

b) El C.S.I.P. deberá hacer entrega de las pólizas de seguro sobre los bienes que completan la concesión, conforme a lo establecido en el Art. 37 del pliego.

c) El C.S.I.P. prestará a partir de ese momento y plenamente los S.I.P. iniciales que prevé el Contrato. A ese efecto el C.S.I.P. deberá demostrar a satisfacción del Concedente que a la fecha de Toma de Posesión estará en condiciones de prestar el servicio, como mínimo, con las características que FA lo estuvo operando AL 21-12-91.

La Toma de Posesión por el C.S.I.P. no interrumpirá en ningún caso la atención de la demanda que sobre dicho Sistema viniera cumpliendo.

La verificación a la fecha fijada para la Toma de Posesión de la falta o destrucción de Activos afectados al servicio, que no fueran Activos Esenciales, no obstará a la obligación de tomar posesión ni otorgará derecho alguno de reposición o compensación por dicha falta o destrucción.

El no cumplimiento del plazo indicado de Toma de Posesión por parte del C.S.I.P. facultará al Concedente a rescindir el Contrato, sin que ello dé derecho a reclamo alguno por cualquier concepto por parte del primero.

ARTICULO 14º <u>CESION y SUBCONTRATACION</u>

14.1 : <u>Cesion</u> : No podrá el C.S.I.P. acordar por sí mismo, bajo ningún motivo, la cesión total o de parte de la Concesión que le acuerde el Concedente a terceros. Ello podrá hacerse únicamente con la conformidad y aprobación previa del M.E.yO.yS.P.

14.2 : **Posibilidad de subcontratar o convenir** : El C.S.I.P podrá realizar el total o parte de las tareas que implique la explotación del S.I.P. que se le concede por sí mismo o a través de subcontratistas operadores-inversores, sin desmedro de la responsabilidad que le corresponde, por su carácter de C.S.I.P., frente al Concedente, aún en el caso de delegar la conducción real de la Concesión en sus aspectos operativos comerciales y técnicos.

Podrá También subcontratar los servicios y obras que

considere conveniente, continuando como responsable ante Concedente.

Podrá realizar también por sí o concertar servicios combinados con otros concesionarios y/o medios modales que estime conveniente, en todos los casos sin subvención alguna por parte del Estado Nacional.

14.2.1 : **Procedimiento** : El C.S.I.P. podrá llamar, en nombre de la/s Provincia/s, a licitación, concurso de iniciativa privada ó cualquier otra figura jurídica que estime pertinente para seleccionar y convenir la realización de obras, suministros de servicios, suministrar la inversión necesaria y operar la explotación por parte de entidades u organismos de orden nacional, provincial, municial y/o entes privados, de los servicios citados en el apartado 13.2.

En el caso de tratarse de la selección de un inversor-operador, y mediando, en virtud del Convenio vigente, una Trasferencia Provisoria adelantada, la selección podrá ser encarada por el ENTE, interín trascurre la etapa de transición.

14.2.2 **Pliego de Condiciones para seleccionar el Operador-Inversor** : El Pliego de condiciones que, para la selección del operador-inversor prepare el ENTE/C.S.I.P., deberá estar estructurado a semejanza de los que el Concedente viene aplicando para la selección de los concesionarios privados de las distintas concesiones ya acordadas. Deberá fundamentarse en las prescripciones de estas Bases, que indefectiblemente formarán parte del mismo y deberá merecer la aprobación del Concedente para poder ser aplicado.

14.2.3 : **Responsabilidad de las Adjudicaciones** : Queda establecido que, en todos los casos, será/n la/las Provincia/s la/s que asumirá/n la convocatoria y adjudicarán todos los subcontratos a su entera responsabilidad.

Celebrado el Subcontrato con el Operador-Inversor seleccionado, las propuestas de inversión y condiciones previstas en el mismo, sean incorporadas al Contrato de Concesión.

ARTICULO 15 º : <u>PLIEGO DE BASES Y CONDOCIONES GENERALES</u>

15.1 **Objetivo** : El presente Pliego de Bases y condiciones Generales, establece las Condiciones Generales y Particulares a las que deberá ajustarse la concesión del sistema ferroviario necesario para que las provincias interesadas puedan realizar por su cuenta y cargo la explotación de los servicios interurbanos de pasajeros que es de su interés mantener activos.

15.2 **Lugar de Consulta :** Este Pliego está a disposición de los representantes de los Estados Provinciales, para consulta, en dependencias de la DTF, Hipólito Yrigoyen 250 Piso 12 Oficina 1209. Copia del mismo será entregadas al representante de cada ENTE constituido con arreglo a lo establecido en el Art. 6º, en ocasión de formalizarse su presentación ante el Comodante,en la dependencia antes citada.

15.3 **Expresión de Plazos de su contenido :** Los plazos que expresan estas Bases se contarán por días y horas hábiles administrativos, salvo expresa aclaración en contrario contenida en alguna parte de su texto, o derivada de la vigencia de otros documentos que tenga prelación. Los plazos que requieran habilitación, se contarán a partir del día siguiente al de la notificación.

ARTICULO 16º : FORMALIDADES DE LA DOCUMENTACION :

Será mecanografiada, redactada en idioma castellano, salvándose toda testadura, enmienda o palabras interlineadas. Será suscripta por los interesados o su Representante, haciéndose constar la identificación del firmante y en su caso la representación que ejerza.

Los documentos que se acompañen podrán presentarse en su original, en testimonio expedido por autoridad competente o en copia certificada por autoridad judicial o notarial. Cuando se requiera la certificación de la firma, deberá ser cumplida por autoridades judiciales o notariales con exclusión de toda otra. Si dichas autoridades fuesen de extraña jurisdicción deberá constar la legalización pertinente.

Los documentos expedidos por autoridad extranjera deberán presentarse debidamente legalizados por el Consulado Argentino que correspondiese y por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina. La "apostille" suple y tiene el mismo efecto que la legalización exigida.

Los documentos redactados en idioma extranjero deberán acompañarse con su correspondiente traducción hecha por traductor nacional matriculado. Quedan exceptuados de esta disposición los catálogos y folletos ilustrativos, que podrán estar expresados en el idioma en que estén impresos, salvo los encabezamientos de tablas o planillas que deberán ser traducidas al idioma castellano.

ARTICULO 17º : DOMICILIOS - NOTIFICACIONES

El ENTE deberá constituir un domicilio especial en la Ciudad de Buenos Aires, Capital Federal de la República Argentina, y denunciar su domicilio legal.

Dichos domicilios se presumirán subsistentes en tanto no se constituyan y notifiquen nuevos en su reemplazo en la misma plaza. Se aplicarán las normas de los artículos 19 y 21 del Decreto Nº 1.759/72, reglamentario de la Ley de Procedimientos Administrativos.
Las notificaciones sólo serán válidas si se efectúan en alguna de las siguientes formas:

a) Personalmente en el expediente por el ENTE o su Representante. Previa justificación de la identidad del notificado, se dejará constancia en el expediente licitatorio y se le entregará copia del acto.

b) Por cédula que se diligenciará en el domicilio constituído en forma similar a lo dispuesto en el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

c) Por telegrama colacionado o carta documento con aviso de recepción dirigidos al domicilio constituído.

ARTICULO 18º : JURISDICCION

Las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales Nacionales en lo Contencioso Administrativo Federal de la Capital Federal, con renuncia a cualquier otro fuero o jurisdicción territorial. La sola presentación de la Oferta importa la aceptación de esta jurisdicción por el Oferente.

ARTICULO 19 º : MODIFICACIONES Y CONSULTAS

Toda vez que se le planteen a un ENTE dudas sobre el verdadero significado de cualquier parte de estas Bases, podrá requerir aclaración oficial de las mismas al Concedenmte.

Dichos pedidos serán contestados antes de los diez (15) días de recepcionada la consulta, en forma de Circular notificada a todos los ENTES reconocidos por el Concedente.

Toda aclaración, revisión, agregado o supresión de parte de este Pliego será notificada por Circular a cada uno de los ENTES reconocidos.

Las circulares formarán parte agregada de estas Bases y Condiciones Generales y deberán acompañar a este agregadas al Contrato de Concesión, tal como indica el Art. 7º XXX.

Los Plazos mencionados en esta documentación, salvo expresa aclaración en contrario, se deben entender en días hábiles.

ARTICULO 20º : SISTEMA FERROVIARIO A CONCEDER

20.1 **Delimitación geográfica :** El Sistema Ferroviario a Conceder es el que, con exclusión de las infraestructuras de circulación y seguridad, aplicó FA a la gestión y explotación de los S.I.P., con anterioridad al 10/03/93, extendiéndose

sobre la red que se ilustra en forma general en el gráfico del Anexo 6.1, en el cual se indican los ramales y líneas que lo integran, más el personal afectado a esa gestión en las distintas líneas, y la correspondiente proporción del plantel de FA ligada a la misma. Dicho anexo determina asimismo los puntos límites del Sistema Ferroviario a Conceder y su vinculación con el tramo suburbano.

En el Anexo 6.2 se encuentra la longitud de vía correspondiente a las distintas líneas y ramales sobre los que trascurre el S.F.a C. que se ofrece en Concesión.

En el Anexo 6.3 se indican los límites con el sistema suburbano de FE.ME.SA.; en el Anexo I.4 se detallan las vías, andenes e instalaciones en el Area de FE.ME.SA. donde podrá operar el Concesionario, respetando las condiciones determinadas en el mismo.

La red sobre las que se desarrollan los S.I.P. podrá ser ampliada, bajo las condiciones y en los plazos que se detallan más adelante, incluyendo otros tramos de las redes de terceros C.de C. y de FE.ME.SA., o de ramales clausurados que decida el C.S.I.P. tomar a su cargo bajo el regimen del Dec. PEN 552/91 ????.

La información disponible sobre FA, en especial sobre el Sistema Ferroviario a Conceder, que sea necesaria para la preparación de la Propuesta, será suministrada por el Concedente por sí o a través de FA en el más breve plazo posible. La utilización e interpretación de la información suministrada será responsabilidad exclusiva del ENTE.

20.2 **Modalidad operativa** : El C.S.I.P. operará sus servicios sobre las redes de los C.de C.; FE.ME.SA. y FA o 3º concesionario que las sustituyan, atento a las condiciones emergentes de los respectivos contratos de concesión vigentes y en curso de concesión, de las que dan primaria expresión, estas Bases.

Los límites físicos precisos de las vías a cargo de FE.ME.SA. o 3º concesionario que la sustituya, con los C.de.C. se ubican en la documentación adjunta de los contratos respectivos, que puede ser consultada en dependencias del Concedente.

Los límites o vías establecidos más arriba son los considerados más convenientes para un movimiento operativo eficiente entre Empresas Concesionarias.

Si durante el período de concesión las mismas estuvieran de acuerdo en variar los citados límites o su operatividad, elevarán al Concedente la propuesta conjunta correspondiente.

Todas las operaciones que el Concesionario efectúe en la zona bajo jurisdicción de FENESA, se regirán además por los derechos y obligaciones emergentes del Decreto Nº502/91 y del

Decreto N°1143/91.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, el Concesionario, desde la vigencia del Contrato, podrá negociar con FEMESA, nuevas condiciones.

20.3 **Ambito de los bienes incluidos en el S.F. a C.:** Tal como lo establece el Art. 6° del Decreto N° 502/91 de creación de FEMESA, esta Empresa y FA están perfeccionando la delimitación física entre ambas empresas en materia de estaciones, vía, señalamiento y telecomunicaciones, talleres, almacenes generales y locales, establecimientos de mantenimiento de material rodante, depósitos, campamentos, puestos de control zonal y material rodante (tractivo y remolcado) y todo otro tipo de instalaciones fijas. El Anexo XVIII contiene las Actas suscriptas hasta la fecha por ambas Empresas y para todos los aspectos (no sólo instalaciones). Las Actas faltantes podrán ser consultadas por el Oferente en la Gerencia de Explotación Técnica.

Integran el S.F.a C. todos los bienes y el personal, afectados a todas aquellas instalaciones que, según surge de la delimitación física entre FA y FE.ME.SA, quedan para uso de FA y no están efectiva o preventivamente afectadas a otras concesiones en curso.

En su Propuesta, El ENTE podrá solicitar al Concedente la incorporación de todo o parte del Sistema Ferroviario a Conceder, dentro de la Concesión que solicita, presentando en la ocasión el programa de rehabilitación, cuyo costo será por cuenta del Concesionario.

El Concedente podrá denegar los pedidos sin que dichas denegatorias otorguen al ENTE, derecho alguno frente al Concedente o/a terceros.

El C.S.I.P. tomará posesión solamente de los terrenos, edificios y obras complementarias que resulten útiles para la explotación del Sistema Ferroviario Concedido, pudiendo FA disponer libremente de los restantes ofrecidos en la Concesión y no aceptados, conservando el libre acceso a ellos.

20.4 **Planialtimetria :** El trazado planialtimétrico de toda la red, la planimetría de todas sus estaciones, el inventario con la estructura de la vía existente y el estado de las obras de arte, podrán ser consultados en la Gerencia de Explotación Técnica de FA, la que hará entrega al ENTE que lo solicite, copia de los planos y otra documentación disponibles, corriendo los mismos con los gastos que ello represente.

Dicha documentación se pone de buena fe a disposición del ENTE, no asumiendo, ni FA, ni el Concedente, responsabilidad alguna, por eventuales discrepancias entre la misma y la situación real en el terreno, la que el ENTE deberá verificar,

previa autorización, a su exclusiva cuenta y cargo.

20.5 **Estaciones de Uso Exclusivo :** Podrán integrar el S.F. a C. las estaciones terminales e intermedias, de uso exclusivo que se detallan en el Anexo 7, pudiendo el mismo requerir la inclusión de todas o parte de ellas en la concesión. La efectiva trasferencia se acordará según las disponibilidades resultantes del proceso de concesión en marcha a los distintos recurrentes. Las unidades serán trasferidas en el estado y con el equipamiento que se encuentren en el momento de la toma de posesión por el C.S.I.P. quien podrá explotar comercialmente dichas instalaciones, pudiendo solicitar al Concedente la autorización para cerrar las que considere inconvenientes, o rehabilitar con ese carácter otras del mismo sector que no opere un el C.de C. correspondiente siempre que ello no afecte la operatividad del servicio concedido al mismo. Correrán a cargo del C.S.I.P. todos los gastos que demandasen las rehabilitaciones que decidiese.

Formarán parte integrante de la estación de uso exclusivo la las vías existentes en su cuadro con excepción de las involucradas en la concesión del C. de C.; FA; o FE.ME.SA. o 3º concesionario que las sustituya y las involucradas en desvíos particulares.

La Propuesta deberá expresar los servicios que se prevé ofrecer en cada estación.

En el caso de que en el terreno de algunas de estas estaciones existan arrendamientos de partes edificadas. Los derechos y obligaciones a favor de FA emergentes de los contratos suscriptos con los correspondientes beneficiarios se transferirán a favor del Concesionario por el tiempo que dure la Concesión. Los contratos a transferirse se encuentran en las oficinas de la Gerencia de Explotación Técnica de FA a disposición de los oferentes. En caso de existir formalizados convenios de concesión de espacios y locales dentro de la estación, los mismos serán trasferidos a favor del C.S.I.P. por el tiempo que dure la Concesión. Los convenios correspondientes podrán ser consultados en las oficinas de la Gerencia de Explotación Técnica de FA.

Los terrenos de zona de vía y cuadros de estación que estuviesen desafectados de la explotación ferroviaria, no integran la Concesión.

Aquellos terrenos que durante el período de la Concesión, por acuerdo entre el M.E.yO.yS.P. y el Concesionario, se desafectaren de la misma, automáticamente dejarán de pertenecer a la Concesión y el M.E.yO.yS.P. por sí o a través de F.A. dará a los mismos el destino que correspondiere.

Los terrenos desafectados de la explotación, podrán incorporarse a ella si el Concesionario lo solicita - durante el

período de la Concesión - fundado exclusivamente en su necesidad para la explotación ferroviaria. En este caso se negociarán las condiciones de su utilización. El pedido será considerado por el M.E.y0.y5.F., el que decidirá al respecto en un plazo de noventa (90) días.

20.6 **Puestos de control** : Serán operados por FE.ME.SA. o el C.de C. correspondiente. En los casos en que con motivo de la ampliación de los corredores aplicados al S.I.F. o por otras causas que deriven de la introducción de nuevas tecnologías de explotación aplicadas por el C.S.I.F., fuere menester producir adecuaciones, éste correrá con los gastos que demanden las mismas en los sistemas de comunicaciones, del C. de C.; FA ; FE.ME.SA o 3º concesionario que los sutituyan.
En los casos que las adecuaciones beneficien a ambos o distintos Concesionarios, los gastos serán divididos por acuerdo entre las partes.

20.7 **Instalaciones de señalamiento, seguridad y comunicaciones** : Estas instalaciones forman parte de la concesión del, y serán operadas por, el C. de C. , quien las aplicará a la cobertura de la seguridad de circulación, no sólo de sus trenes sino también de la de los trenes del S.I.F., así como a las comunicaciones operativas que requiere su gestión por el C.S.I.F., atento a lo regulado por el contrato respectivo y las condiciones que exponen estas Bases.

Si forman en cambio parte del S.F. a C., las instalaciones de señalamiento y telecomunicaciones, que forman parte de los tramos y ramales no concesionados, que el ENTE decida incorporar en su concesión.

Los diferentes sistemas, tipos y estado de las instalaciones de señalamiento y telecomunicaciones, y de seguridad existentes en los sectores del Sistema Ferroviario que no se encuentra bajo concesión, pueden ser consultados en la Gerencia de Explotación Técnica - Avda. Ramos Mejía 1302 - 4º piso - Capital Federal.

20.8 **Establecimientos para el mantenimiento, alistamiento y servicio del tren rodante y para la conservación de las vías, obras de arte e instalaciones fijas que incluye el S.F. a C.**

Como parte del Sistema Ferroviario a Conceder, el Concesionario deberá proponer, el detalle de las instalaciones, y/o de los sectores de las mismas, sobre los que mantendrá habilitadas líneas de trabajo para satisfacer las necesidades de reparación, revisión y alistamiento del material rodante que solicita, y para desarrollar la asistencia y logística necesarias para esas acciones y para la conservación de los res-

tantes bienes de la Concesión, seleccionados ellos, entre los que están a cargo de FA y se encuentren sobre la ruta de los S.I.P. que solicita.

La descripción de las instalaciones que el ENTE proponga recibir en concesión, para el mantenimiento y reparación del material rodante, será [illegible] además lo indicado en la nota de las aclaraciones para Material Rodante del Anexo V.2 - hoja 1/3 y conforme a lo dispuesto en el Apartado 26.7.-XXX

El ENTE podrá Requerir instalaciones o establecimientos completos, o parte de ellos, existentes en sectores no aledaños a las rutas solicitadas, para su utilización por necesidades operativas propias o compartidas, con otros C.S.I.P.; FA o Terceros concesionarios, para lo cual elevará/n por separado una propuesta detallando los establecimientos lejanos, o sectores de los mismos, que es de su interés involucrar en la/las concesión/concesiones respectiva/s, las razones que para ello estima/n pertinentes, los objetivos y líneas de trabajo previstas, y las fundamentaciones económicas que así se lo aconsejan, la que será analizada por el Concedente y decidirá en oportunidad sobre la misma, no teniendo el ENTE ningún derecho, en caso de ser rechazada la propuesta.

El ENTE/C.S.I.P. recibirá cada dependencia dotada de los equipos, útiles, instrumentos, maquinarias, mobiliario, etc., existentes al momento de la Toma de Posesión, cuyo inventario será entregado por FA y controlado por ambas partes a partir de los treinta (30) días siguientes a la firma del Convenio. Inventario que para conocimiento podrá ser consultado en la Gerencia de Explotación Técnica - Avda. Ramos Mejía 1302 - 4°piso - Capital Federal.

Los establecimientos (edificios, instalaciones, equipos y maquinarias) serán entregados en el estado en que los mismos se encuentren a la Toma de Posesión.

Los inmuebles, instalaciones, equipos y las maquinarias de cuyo uso desista el C.S.I.P., se regirán de acuerdo al apartado 32.6.2.XXX

En la oferta, el oferente podrá solicitar activos de los establecimientos o instalaciones que rechaza, para incorporarlos a los que seleccionó, indicando el precio correspondiente, quedando supeditado el pedido a la aprobación del Concedente y FA siguiendo el procedimiento legal y vigente. El eventual rechazo de lo propuesto en ese sentido no dará derecho a reclamo alguno por el ENT/C.S.I.P.

La información correspondiente a los temas que involucra este apartado podrá ser consultada en la Gerencia de Explotación Técnica-Av. Ramos Mejía Nº 1302 - 4º piso - Capital Federal.

20.9 **Material rodante** : El S.F. a C. involucra el material tractivo, los coches de pasajeros, coches motores, furgones y automovileros que integran el S.F. aplicado por FA al S.I.P. de las distintas líneas, hasta el 10-03-93, cuyo detalle y estado podrá ser consultado en la Gerencia de Explotación Técnica-Av. Ramos Mejía Nº 1302 - 4º piso.

El ENTE detallará en su propuesta la cantidad y tipo de las unidades del material rodante que requiere le sea trasferido en concesión, fundando su pedido en las demandas de unidades activas y pasivas, los distintos S.I.P. que solicita incluir en su concesión.

El Concedente otorgará las cantidades y tipos que a su criterio quedaren justificadas por la propuesta de servicios presentada y en el marco de equidad que implican los distintos compromisos que puedan determinar propuestas paralelas. En imposibilidad, o en inconveniencia de satisfacer los requerimientos que se le planteen, FA podrá ofrecer unidades en distinto estado, o distinta serie, dentro del tipo solicitado. En caso de que el ENTE no acepte ninguna de estas alternativas, el Concedente quedará liberado de toda responsabilidad al respecto.

El material rodante que el Concedente autorice, será puesto a disposición del C.S.I.P., en el estado en que se encuentre a la Toma de Posesión. Aquel material que se Trasfiera anticipadamente, sea por acuerdo de partes o por vigencia de un Acta de Trasferencia prevista por el Convenio, lo será en el estado en que se encuentre en ese acto.

Conjuntamente con la recepción del material rodante entregado a la Concesionaria, FA facilitará toda documentación Técnica que posea disponible sobre el mismo y que obre en su poder a saber:

- Manual de Partes.
- Manual de Servicio.
- Manual de Operación.
- Planos Varios.
- Estadística o historial de cada unidad.

En caso de desistir el ENTE, la eventual Trasferencia Provisoria que hubiere aceptado por el Acta respectiva ó, en caso de resolverse el Contrato de Concesión, no importando la causa que mediare para ello, la totalidad del mterial rodante involucrado será devuelta al Concedente en el estado en que fueron trasferidos, salvo los deméritos correspondientes a la eventual aplicación de los mismos a los S.I.P. durante el período en que hubieren sido operados por el C.S.I.P..

20.10 **Repuestos del material rodante, de la vía e instalaciones varias, herramientas y materiales de consumo**

El S.F. a C.' no implica la transferencia al Concesionario de repuestos, órganos de parque, subconjuntos del material rodante, elementos de la vía, o de las instalaciones fijas, ni
de herramientas y materiales de consumo. Si el Concesionario requiriese disponer de los mismos deberá adquirirlos a FA en las condiciones y cantidades que las partes libremente acordaran, siguiendo el procedimiento legal vigente.

Los repuestos y órganos de parque necesarios para la operación, durante el primer año de Concesión, de las locomotoras cedidas serán provistos por FA, en el caso de contar con los mismos en stock.

El precio de dichos elementos será establecido conforme a su valor actual de mercado.

Al final de la Concesión todos los materiales almacenados por el Concesionario que FA requiera le serán transferidos en las condiciones del apartado 40.5.-

20.11 **Detalle y tasación de los bienes entregados en concesión**

A título informativo y sin que se desprenda de ello ninguna obligación para el Concedente, serán valorados los bienes a ser entregados en Concesión conforme a los libros y documentación de FA al 31/12/88. En el cuadro correspondiente, se consignarán los detalees que coinducen al monto que se alcance. Es valuación contendra las siguientes aperturas:

VALUACION DE LOS BIENES DE LOS SECTORES
INCLUIDOS EN LA CONCESION :

CONCEPTO	$
TERRENOS	
RED FERROVIARIA	
EDIFICIOS DE ESTACION	
OTROS INMUEBLES Y MUEBLES	
INSTALACIONES	
TREN RODANTE (1)	
TOTAL GENERAL:	

Valores al 31/12/89.

(1) Es la tasación de todo el parque rodante que se ofrece al Concesionario.

El Contrato contendrá un listado de los activos afectados al servicio. A partir del décimo quinto día anterior a aquél en que se tome la posesión, FA y el Concesionario llevarán a cabo la verificación de la existencia y estado de los activos afectados al servicio. El inventario confec-

cionado con la verificación efectuada será considerado, a todos los efectos, como el inventario contractual.

Sin perjuicio de lo anteriormente expresado y con el fin de agilizar las futuras tareas del inventario el Concesionario, con la asistencia de FA, podrá, a partir de la puesta en vigencia del Contrato verificar la existencia y estado del listado de bienes afectados al servicio que figurara como Anexo al Contrato.

El valor de los activos que integrarán el inventario contractual será equivalente al de la tasación a que se refiere este apartado, desagregada a un nivel unitario multiplicando el mismo por un coeficiente que valore su estado en el momento de la toma de posesión. A los efectos de la devolución de los bienes a FA se tendrá en consideración el valor de reposición de dichos bienes teniendo en cuenta el coeficiente de depreciación por el tiempo transcurrido y sobre la base del estado en que los bienes fueron recibidos y las inversiones realizadas en los mismos.

El Concesionario deberá mantener actualizado el inventario de los activos afectados al servicio, al que deberá agregar los bienes que vaya incorporando en reemplazo de aquellos. Agregará al inventario los activos afectados al servicio que el Concesionario haya incorporado, las inversiones de ampliación, construcción o modificación que hubiese realizado. Los bienes incluídos en el inventario que serán devueltos a FA son los indicados en los párrafos uno (1) a tres (3) del apartado 40.5 del pliego.

Anualmente deberá entregar al Concedente el inventario actualizado.

20.12 **Personal** : También forma parte del S.F. a C. las dotaciones de personal de trenes, estaciones, establecimientos, instalaciones, logística y administración, que integran el Sistema con que FA ha venido operando el S.I.P. de todas las líneas, más la correspondiente proporción de personal del Organismo Central .

La dotación y distribución del personal que se encuentra desempeñando tareas directamente en el área de la Concesión y la proporción de los que ejecutan tareas Departamentales y Gerenciales de la Línea y del Organismo Central podrá ser consultada en la Gerencia de Explotación Técnica-Av. Ramos Mejía Nº 1302 - 4º piso - Capital Federal.

El ENTE recibirá en el S.F.C., la parte de la dotación laboral, de supervisión, administración y dirección que, en cumplimiento de lo previsto en el apartado XXX de estas Bases, acuerde incorporar a su planta de personal.

20.13 **Reserva de espacio aéreo**

El C.S.I.P. podrá hacer uso del espacio aéreo de los inmuebles cedidos en Concesión con fines publicitarios. En el supuesto que decida utilizar dicho espacio aéreo deberá informar previamente al Concesionario acerca de sus proyectos, considerar sus juicios al respecto y cuidar no obstaculizar condiciones de visibilidad ni seguridad de las operaciones ferroviarias.

20.14 **Chatarra y bienes fuera de uso**

El material de cualquier clase y repuestos, fuera de uso y el considerado como chatarra de todo tipo, en los sectores dados ofrecidos en Concesión, no forma parte del S.F. a C. Son de propiedad exclusiva de FA a todos los fines, quien se reserva el derecho de mantenerlos en el sitio en que se encuentren por el lapso de dos (2) años en el objeto de definir sobre su destino.

Por conveniencia operativa fundada del C.S.I.P., previa inspección y certificación por el Concedente los bienes fuera de uso y chatarra podrán ser vendidos en sitio, en el más corto plazo posible, en las condiciones que se pacten entre éste y el Concedente.

ARTICULO 21° : **DERECHOS DE PASO, PERMISOS DE USO Y OTROS SUMINISTROS Y SERVICIOS ENTRE CONCESIONARIOS.**

Por el derecho de paso de los trenes sobre la infraestructura con el monitoreo de los sistemas necesarios para la seguridad de circulación de los trenes, con más el derecho de uso de las estaciones, dependencias e instalaciones de un tercer concesionario tenedor de ellas, el C.S.I.P. deberá pagar a los tenedores de las mismas un valor de **Peaje** que, para cada tren establecen los Convenios de Concesión respectivos.

21.1 **Derechos de Paso :** A los fines de la explotación de los S.I.P que le hayan sido concedidos y de las eventuales extensiones que, atento a lo que posibilitan estas bases le sean acordadas, el C.S.I.P. gozará del derecho a circular sus trenes sobre las vías de terceros concesionarios, que constituyen la ruta acordada para cada uno de ellos. Ello quedará habilitado por el pago del peaje, convenido con el C.de C.; FE.ME.SA y FA o 3° concesionario que los sustituyan, para cada tren del S.I.P., cuyas caracteristicas y condiciones se exponen en el apartado 21.3 y sucesivos. En caso de interrupción derivada de siniestros, obras u otras razones de responsabilidad del tenedor de la infraestructura, y en el caso que el trazado de la red lo permita, el C.S.I.P. podrá reclamar de éste, la posibilidad de circular sus trenes por rutas alternativas, con la obligación de concederle aloé mismos la prioridad necesaria para producir la mínima distorsión en el tiempo de viaje del S.I.P. afectado. El derecho de paso involucrará también la obligación del tenedor de la infraestructura de aplicar su sistema de

señalamiento, seguridad y telecomunicaciones para habilitar y controlar la circulación de los trenes del S.I.P. y suministrar al C.S.I.P. toda la información necesaria sobre su marcha.

21.2 **Permisos de uso** [illegible] paso que expone el apartado anterior involucra también para el C.S.I.P., en estaciones de uso compartido con el tenedor de la infraestructura, el permiso de uso, en condiciones de buena conservación y limpieza, de las plataformas, salas de espera, dependencias para la recepción y despacho de encomiendas y equipajes, boleterias, sanitarios, vías de playa para la formación, desformación y estacionamiento de partes desmembradas de trenes, rampas automovileras, accesos peatonales y vehiculares, así como de los sistemas de comunicación interna de la red e información al público que sirven a esas estaciones y de provisión del suministro eléctrico para iluminación, informática y seguridad que se convengan.

Será de responsabilidad del C.S.I.P. las eventuales ampliaciones y/o modificaciones e introducción de nuevas tecnologías e informática que, con motivo de la explotación de los S.I.P. fuere necesario introducir sobre los edificios e instalciones existentes.

25.3 **Peaje :**
El peaje que el C.S.I.P. deberá abonar por la circulación de sus trenes sobre las infraestructuras de un tercero concesionario tenedor de la misma asumirá los valores fijos y las condiciones que fueron establecidas para:
- La concesión de los servicios urbanos en la circular N° 19 U que se adjunta como Anexo XXVII,
- Las concesiones integrales de explotación de los servicios de carga, que se explicitan en los anexos XXX del respectivo contrato,

25.3.1 **Forma de Pago :** El Peaje se fijará en dólares de los Estados Unidos de Norte América y será pagado en moneda argentina al tipo de cambio que corresponda de acuerdo a la Ley 23.928 o la legislación que la modifique.

25.3.2 **Modificación del Peaje :** A partir del mes quince (15), cuando la variación del monto del peaje en moneda argentina, entre el primer mes y el mes de pago resulte inferior a la experimentada por la tarifa real ponderada del Concesionario tenedor de la Infraestructura, estará autorizado a corregirlo atento a las condiciones que regula el respectivo contrato de concesión.

También autorizarán el ajuste económico del respectivo peaje, que serán discutidos entre las partes, la modificación de itinerarios que impliquen:

- Cambios de recorrido.
- Tiempos de circulación.
- Altas o bajas de paradas en estaciones y/o servicios prestados por el C. de C. a los trenes del C.S.I.P.

Esos ajustes los produ... partes sin intervención del Concedente.

25.3.3 **Peaje de trenes adicionales :**
La corrida de trenes adicionales de igual recorrido y paradas que se convengan serán facturados con idénticos valores al peaje de los titulares.

25.3.4 **Fecha de pago del Peaje**
El pago de los Peajes se hará forma mensual.
El pago del Peaje se realizará a mes vencido del 1 al 10, en el lugar convenido por las partes. En caso que el último día del plazo de pago resultara no hábil, el pago podrá efectuarse el primer día hábil siguiente.
La mora se producirá de pleno derecho.
Vencido el plazo de pago, se deberá abonar junto con el importe de las facturas, un interés punitorio mensual equivalente a 1,2 veces la tasa efectiva para descuentos de documentos a treinta (30) días de plazo del Banco de la Nación Argentina vigente día a día, durante el período comprendido entre la fecha de vencimiento de la factura y la fecha de su efectivo pago. El C. de C.; FE.ME.SA; FA y los Terceros Concesionarios y el C.S.-I.P. podrán acordar otro sistema.

El Concedente podrá rescindir el Convenio de Concesión por falta de pago de seis (6) mensualidades acumuladas, del C.S.I.P..

25.3.5 : **Que incluye el Peaje :**
La percepción del Peaje por el C.de C. lo obliga a:
- Mantener las infraestructuras (vía, obras, señalamiento, sistemas de ordenamiento y control operativo y comunicaciones), en condiciones que aseguren como mínimo, las velocidades que, para los S.I.P., surgen de los itinerarios que estaban vigentes al 20-12-91, (los que pueden ser consultados en la Gerencia Comercial y de Trasporte de FA.), así como a,
- Asegurar los medios humanos y técnicos que su circulación requiera, en aquellos lugares que sean necesarios para responder a la seguridad de circulación bajo tales condiciones.

El peaje involucrará también:
- La operación de todo el sistema, incluyendo la eventual provisión de piloto.
- La provisión, conservación y operación, tanto en tierra como en el tren, de todo equipamiento necesario para operar los trenes del S.I.P. con las reglamentaciones operativas del Concesionario tenedor de la infraestructura y que sean adicionales a los de uso efec-

tivo por FA en las condiciones de operación del 20-12-93.

- La conservación, reparación y limpieza de estaciones de carga que son paradas normales del S.I.P. Ello involucra tanto al edificio, como a las plataformas, accesos y de todo recinto, elemento o espacio circundante necesario para la prestación del S.I.P., dentro de los limites del cuadro de estación.
- El suministro de la información en tiempo y forma, de la marcha de los trenes del S.I.P. y sus alternativas, como así intervenir en sus despachos de acuerdo a la forma prevista en su reglamento operativo.
- El suministro en las estaciones de todos los servicios y medios necesarios para la operación del S.I.P., incluidos también los teléfonos interno y externo para sus funciones comerciales y operativas.

21.4 : Otros Suministros Obligados con Cargo Adicional :

A pedido del C.S.I.P., el C. de C. estará obligado, bajo las condiciones y cargos que acuerden las partes a:

- Proveer los trasportes de insumos y/o los remolques de vagones de servcio interno del C.S.I.P., (vagones tanques de aceite y combustible, especiales para trasporte de organos de parque, etc) que requiera el cumplimiento de los servicios.
- En caso de falla del material rodante del C.S.I.P., que afecten a la seguridad de circulación, proveer auxilio y/o tareas de reparación necesarias para que el mismo continúe su circulación al destino previsto.
- Suministrar tracción sustitutiva, en caída de la titular del tren del C.S.I.P., hasta el destino que éste indique.
- En caso de accidentes que involucren a trenes del C.S.I.P., proveer servicios de auxilio y guinche necesarios.
- Provisión del servicio de alistar, limpieza y saneamiento de coches, provisión de agua, y o reemplazo excepcional de personal de a bordo, en trayecto y/o cabeceras.
- El C. de C.; FE.ME.SA.; FA o 3° concesionario que las sustituya, a pedido del C.S.I.P. y con cargo al mismo, proveerán, con el grado de integración productiva que se convenga, los servicios para alistar, abastecer, limpiar, revisar en origen y/o trayecto, efectuar tareas mantenimiento programado correspondiente a talleres, depósito y desvios, reparación accidental, etc., sobre el material rodante utilizado en los trenes del S.I.P.

Los servicios y facilidades requeridas serán las utilizadas habitualmente por FA, en la actualidad.

El C.S.I.P. podrá subcontratar la realización de las tareas antes mencionadas con otros terceros, sin que ello de derecho a reclamo alguno a los concesionarios

tenedores de la infraestructura.

ARTICULO 22 º : VISITA Y TOMA DE CONOCIMIENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO A CONCEDER

Los Representantes de los ENTES podrán inspeccionar las unidades del material rodante y visitar las estaciones, establecimientos e instalaciones que hoy integran el Sistema Ferroviario con el que FA opera el S.I.P. y que proyectan aplicar a su proyecto, pudiendo requerir sobre ellos la información necesaria, como así de los planteles de personal en cada sitio y del detalle de los bienes muebles complementarios susceptibles de serles trasferido, no pudiendo con posterioridad a la firma del Acta de Trasferencia Provisoria, alegar ignorancia o falta de información sobre el sistema ferroviario a conceder, ni efectuar por ello ningún tipo de reclamación, ni requerir indemnización de cualquier naturaleza.

Corresponde al ENTE efectuar todos los estudios y verificaciones que considere necesarios para orientar sus decisiones, en cada una de las etapas del proceso de concesión, asumiendo los gastos y costos que ello implique. La sola prorrcución de gestiones por su parte implicará que se ha considerado, en razón de su propia actividad, adecuada y suficientemente informado al objeto implementar la instancia procesal en curso.

ARTICULO 23° : ALCANCE DE LA CONCESION A OTORGAR

23.1. : **Tipo de tracción** : El C.S.I.P. podrá utilizar el tipo de tracción que más convenga a sus intereses, tal como locomotoras diesel eléctrica, coches motores, ferrobuses, etc, para sus trenes.

23.2 **Tipo de Servicios** :El Concesionario prestará servicios de trasporte de pasajeros, equipajes y automotores acompañados y de lotes acelerados (encomiendas) dentro del ámbito de su concesión, de acuerdo con lo establecido en la Ley Nº 2873 y Reglamentaciones vigentes.

El concesionario también podrá prestar servicios de pasajeros con origen o destino en la zona de la concesión y destino y origen dentro o fuera de élla, conviniendo con FEMESA y FA o Terceros Concesionarios que las suistituyan, el peaje o compensación mutua que obrará por circular con dichos trenes y hacer servicios en estaciones de terceros, percibiendo las tarifas aprobadas por el Concedente, sin derecho a compensación alguna.

El veinte por ciento (20%) de las plazas ofrecidas en toda época y en ambos sentidos corresponderá como mínimo a la actual tarifa de Clase Turista o de similar comodidad que en el futuro la sustituya.

23.3 : **Servicios Iniciales :**

Los S.I.P. que en principio se ofrecen en concesión son los que resume la Resolución I. Nº 754/92 del 24-11-92 de FA: que adjunta como Anexo 3 de estas Bases, expresa una adecuación de servicios alcanzada con la participación de las representaciones provinciales. En el Anexo Nº 1 que ella contiene, se puede apreciar, que algunos trascurren dentro de ámbitos provinciales, mientras que otros lo hacen por corredores que enlazan a varias provincias.

Es Propósito del Concedente que en la eventual concesión de los S.I.P. sobre los corredores interprovinciales no se produzca superposición de concesionarios de estos servicios, en mérito a la economía de explotación que debe esperarse. Ello condiciona a que la extensión de los servicios sobre ellos, resulte del acuerdo previo entre los Estados Provinciales correspondientes. Si la falta de interés de alguna provicias rompiera la continuidad del corredor, la eventual concesión que asegure la prosecución de los servicios a la/las siguiente/s podrá ser requerida por las interesadas siempre que asuman los costos de su trascurso por el territorio de la que no participa.

23.4 **Posibilidad de variar los servicios iniciales :** Los servicios iniciales podrán ser modificados luego de transcurrido el primer año de concesión, en lo que hace a relaciones, frecuencias, velocidad de circulación, composición de los trenes, etc., de surgir variaciones en la demanda y agregar otras que, incluídas en los mismos corredores.

23.4.1 **Extensión/Creación de nuevos S.I.P. sobre la red ya concesionada.**

Transcurrido un (1) año del inicio de la prestación de los servicios, el C.S.I.P. podrá ser autorizado por el Concedente, previo acuerdo del concesionario tenedor de la infraestructura, a extender o crear otros S.I.P. que, trascurriendo sobre la misma, hubieren sido solicitados por el ENTE en su propuesta. También a partir de esa fecha, podrá ser presentadas por el C.S.I.P. otras solicitudes para implementar otros S.I.P. sobre esas redes, que no hubieren sido incluidos en la propuesta original.

En ese propósito el Concedente podrá reservar o hacer entrega anticipada al C.S.I.P., al solo propósito de su preparación, del material rodante necesario, extraido del que quedara disponible luego de satisfacer las necesidades de otras concesiones de S.I.P. El material rodante que se entregue será agregado a la concesión bajo análogas condiciones y resguardos al precedente, en las condiciones que se encuentra al momento de poroducirse el traspaso. La demanda de material rodante en exceso de la disponible en FA, deberá ser cubierta por cuenta y cargo del C.S.I.P.

El C.S.I.P. deberá asumir por su cuenta y cargo los mejo-

ramientos que puedan requerir los nuevos tramos de infraestructura afectados, a efectos de adecuarlos a las condiciones de circulación previstas.

No serán autorizadas extensiones que involucren trascurso sobre [illegible] ferroviario de Pasajeros de la concesión en curso entre Altamirano y Mar del Plata.

23.4.2 **Extensión/creación de nuevos S.I.P.sobre la red no concesionada.**

Análogos plazos y condiciones serán de aplicación en el caso de que la ampliación/creación de servicio deba trascurrir sobre infraestructuras de tramos o ramales no concesionados, ni previstos a incluir en otras concesiones, debiendo en ese lapso, convenir el ENTE con el Concedente, los términos de la concesión integral de explotación de los mismos en el marco del Dec. PEN 532/92., previendo las inversiones que fueren menester para rehabilitarlos en condiciones de seguridad compatibles con los servicios a prestar. Sobre esas vías el C. S.I.P. deberá asumir la operación de trenes y la conservación de la infraestructura.

23.4.3 **Forma de requerir la extensión/creación de nuevos S.I.P. :**

Toda vez que el ENTE/C.S.I.P. prevea en sus objetivos una extensión/creación de S.I.P., atento a lo indicado en los apartados precedentes, deberá ser presentada a la aprobación del Concedente la correspondiente solicitud, acompañada de la siguiente documentación técnica:

23.3.3.1 : **Estudio de mercado :**

a) Estudio de mercado del tráfico de pasajeros total en los corredores propuesto para los primeros 10 años del servicio a ampliar/crear, que incluya, según corresponda:

a.1) Determinación de la demanda para los 10 años primeros.

a.2) Comercialización:
- Situación actual.
- Situación futura.

a.3) Estacionalidad. Jornadas pico.

a.4) Tablas de origen y destino, asignación al ferrocarril.

b) Determinación de la Oferta:
Características de los medios.
Infraestructura.

b.1) Demostración de la vinculación propuesta entre la

Oferta y Demanda.

Las previsiones de tráficos de pasajeros que surjan del Estudio de Mercado deberán discriminarse tanto para la red en manos del C. de C., cuanto para la operada por FA, FEMESA y Terceros concesionarios, que prevea utilizar el C.S.I.P..

23.4.3.2 **Metodología :** Se detallará la metodología utilizada para la determinación de la demanda y de las asignaciones modales.

23.5 **Servicios requeridos por el Concedente :** Si se manifestara en la zona de influencia del Sistema Ferroviario Concedido una necesidad pública de servicios especiales de pasajeros y encomienda, ante el requerimiento del Concedente, el C.S.I.P. deberá efectuar su prestación.

Si los ingresos por el servicio indicado en el párrafo anterior con las tarifas que apruebe el Concedente no alcanzaran a cubrir la totalidad de los gastos variables con más el costo del capital empleado por el C.S.I.P. y el beneficio correspondiente relativo a dicho servicio, el Concedente compensará mensualmente al C.S.I.P. la diferencia, mediante Resolución del Concedente que autorice dichas erogaciones.

23.6 **Condiciones Operativas :**

23.6.1 **Reglamentaciones a aplicar :**
Las condiciones de circulación de los trenes del C.S.I.P. serán regidas por las regulaciones contenidas en la Ley 2873; así como lo establecido por los Dec. PEN Nº 1140/91 y 1141/91, y el Reglamento General de Ferrocarriles,(aprobado por Dec.PEN 90325/36.

En los aspectos operativos, sobre vías no concesionadas, se aplicará el Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO) de Ferrocarriles Argentinos, las instrucciones generales del itinerario que se aplique y las restricciones provisorias que se publiquen en el Boletín de Servicio de FA.

Sobre vías de un C. de C. tenedor de la infraestructura, la circulación se regirá por el Reglamento Operativo que habilita el contrato respectivo, bajo las condiciones de seguridad que corresponda agregar para la circulación de trenes de pasajeros, las instrucciones generales de los itinerarios que se convengan entre las partes y las modificaciones y restricciones provisorias que, convenidas por ambos concesionarios, sean publicadas en el Boletín de Servicio del C. de C.

En los ramales sobre los que el C.S.I.P. tenga vigente Contratos de Concesión integral de explotación, la circulación

se ajustará a análogas condiciones a la vigentes en vías de FA. Si embargo, atento a lo previsto en la Ley 23696 y su decreto reglamentario (Dec.PEN 666/89), el C.S.I.P.podrá proponer al Concedente una nueva reglamentación operativa que resulte de suprimir, [illegible] sustituir disposiciones del RITO y/o agregar al mismo cualquier otro tema que considere necesario, o que sea necesario para incorporar modalidades de explotación técnica surgidas de la evolución tecnológica, o que posibiliten el logro de una explotación más económica, segura y eficiente del Sistema y que no interfiera con los objetivos de la Concesión.

El Concedente, con intervención de la Comisión ad-hoc creada por el artículo 9º del Decreto Nº 666/89, se expedirá al respecto en un plazo no mayor de sesenta (60) días corridos. En caso de silencio se considerará aprobada la propuesta del C.S.I.P., quien la podrá hacer entrar en vigencia.

El Reglamento Operativo finalmente aprobado integrará el Contrato como Anexo al mismo, con expresa definición del ámbito de su aplicación.

23.6.2 **Condiciones de Circulación :**
Sobre estas vías el C.S.I.P deberá, en los dos primeros años de la concesión, circular sus trenes con tiempos de viaje no inferiores a los correspondientes al respectivo itinerario vigente al 20-12-91.

A partir de entonces se estima conveniente ir progresivamente mejorándolos, siendo objetivo aconsejable asegurar que las velocidades comerciales no estén por debajo de:
65 km/h al cabo del 10º año de concesión.
75 km/h al cabo del 15º año de concesión.

Durante todo el período de vigencia de la Concesión, cuando por el estado de toda o parte de la infraestructura, la velocidad máxima autorizada fuera inferior a la que surge del Itinerario vigente para la misma al 20-12-91, y ello signifique imposibilidad de cumplir horarios, el C.S.I.P. tendrá derecho a reclamar del C. de C. **el adelanto o inclusión de las obras necesarias** para corregir esa situación, con derecho a percibir, interín en C. de C. concluya las mismas, el beneficio de una compensatoria rebaja del peaje.

23.7 **Actividades Complementarias y subsidiarias :** El C.S.I.P. podrá realizar todas las actividades complementarias y subsidiarias al objeto de la Concesión.

ARTICULO 24º: TARIFAS-LIMITE SUPERIOR TARIFARIO :

24.1 **Tarifas-Concepto General :**

Las tarifas serán públicas, justas y razonables y se establecerán de manera que los ingresos del C.S.I.P. derivados

de los servicios de pasajeros y actividades complementarias no excedan el monto necesario para cubrir todos los costos de una explotación eficiente del Sistema Ferroviario Concedido, y obtener una rentabilidad adecuada a la inversión realizada.

24.2 **Cuadro Límite Superior Tarifario de Pasajeros :**

El C.S.I.P. deberá aplicar como límite superior tarifario de cada servicio, el correspondiente extraído del cuadro que le apruebe el Concedente El cuadro que contendrá límites aplicables a todos los servicios y/o modos de transporte que realice, será propuesto por el C.S.I.P. atento a lo prescripto en el Anexo XIX.

El contenido del cuadro tarifario con sus circulares de aplicación se detallan en el anexo XIX.

Se considerará límite inferior tarifario razonable a un precio que iguale a los costos variables del servicio al que se aplica, no pudiendo el C.S.I.P. aplicar tarifas menores.

El ENTE deberá presentar el límite superior tarifario aplicable al servicio de pasajeros, contemplando la proporción mínima de las plazas de menor precio que se establece en el apartado 24.7

El Cuadro Tarifario deberá demostrar a través de un desarrollo metodológico detallado la condición de cubrir todos los costos del servicio de carga del sistema Ferroviario a Conceder y lograr con la rentabilidad adecuada sobre la inversión a realizar compatible con la informada en el apartado 18.17.

La propuesta de Cuadro Superior Tarifario será estudiada por el Concedente. En caso de no resultar aceptable ella deberá ser revisada por el ENTE. Si no se llegase a un acuerdo en ese sentido, el Concedente estará facultado para considerar resuelto el convenio parta la concesión oportunamente suscrito.

24.3 **Aplicación de Tarifas :**

El C.S.I.P. podrá establecer las tarifas que estime convenientes, dentro del límite que establece el Cuadro Superior Tarifario que se le apruebe. A ese efecto podrá sin mediar aprobación del Concedente, aplicar :

a) fijar tarifas especiales con precios reducidos de aplicación general, a los pasajeros y/o equipajes y/o automotores acompañados que se sujeten a las condiciones establecidas en las mismas para los transportes que se realicen entre los puntos que se señalan en ellas;

b) celebrar contratos de transporte de pasajeros y/o equipajes y/automotores acompañados, acordando tarifas reducidas con usuarios que se comprometan a utilizar el ferrocarril en condiciones particulares especialmente pactadas.

El C.S.I.P. deberá brindar igual tratamiento tarifario a aquellos usuarios que cumplan iguales condiciones particulares. Los usuarios del S.I.P. podrán recurrir al Concedente cuando consideren que no se cumple con ellos, esa igualdad de trato.

Para asegurar la mayor transparencia del mercado, los aspectos esenciales de los contratos entre el C.S.I.P. y los clientes podrán ser hechos públicos por el Concedente, a cuyo efecto dictará la reglamentación correspondiente, por la que se asegure que los términos esenciales de los contratos de transporte sean registrados en la forma que disponga el Concedente, bajo el formato de tarifas.

24.4 **Percepción de las Tarifas :**

Las tarifas que correspondan al C.S.I.P. por la prestación de servicios, serán percibidas en moneda argentina tomando en cuenta:

a) el tipo de cambio vendedor entre la moneda de curso legal argentina y el dólar estadounidense cotizado por el Banco de la Nación Argentina el día hábil inmediato anterior a la fecha de pago del flete y en el cual el concesionario habría podido transferir, libre y efectivamente fondos para el pago de obligaciones financieras, dividendos y regalías en forma directa por transferencia bancaria; o

b) sólo en defecto del anterior, el tipo de cambio vendedor vigente al cierre de operaciones del día hábil inmediato anterior a la fecha de pago del flete o concepto de que se trate, implícito en las transferencias que se efectúen mediante la adquisición al contado inmediato de Bonos Externos de la República Argentina pagados en moneda argentina y su posterior venta al contado inmediato, en la misma fecha, en las plazas de Nueva York o Montevideo, con pagos en dólares estadounidenses.

24.5 **Revisión del Cuadro Superior Tarifario :**

El C.S.I.P. podrá solicitar al Concedente la revisión de todo o parte del Cuadro Tarifario cuando considere que el mismo no mantiene la ecuación económica financiera inicial. A tal efecto deberá cursar el pedido, acompañando el nuevo Cuadro Tarifario propuesto, con todos los fundamentos y documentación pertinentes para llegar a un acuerdo. De no arribarse al mismo la solicitud sin perjuicio del derecho del C.S.I.P. de aplicar el artículo 42 de este Pliego.

El límite superior tarifario será fijado teniendo en cuenta la carga fiscal à la fecha de la oferta. Si se produce un incremento a dicha carga con posterioridad a esa fecha como consecuencia de la sanción de gravámenes nacionales específicos y exclusivos a la prestación del servicio de transporte ferroviario o de la consagración de un tratamiento [illegible] diferencial para éste, el C.S.I.P. tendrá derecho a requerir una revisión del Cuadro Superior Tarifario vigente.

24.6 **Resarcimientos reclamables por restricciones que se impongan a la revisión del cuadro superior tarifario.**

Si por decisión unilateral del Concedente se restringieran en el futuro los derechos que el Contrato acuerda al C.S.I.P. en materia de fijación de precios y tarifas, el C.S.I.P. podrá reclamar al Concedente el pago de un resarcimiento que compense los perjuicios reales que ello genere a su explotación. Dicha compensación se pagará mensualmente.

24.6.1 **Recurrencia :** Cuando el ENTE/C.S.I.P. considere que procede el pago del resarcimiento previsto en el párrafo anterior (en adelante el "Resarcimiento") así lo hará saber al Concedente mediante presentación certificada por los auditores independientes del C.S.I.P. en la que demuestre su procedencia.

El ENTE/C.S.I.P. deberá facilitar al Concedente la verificación de la información de soporte, la que podrá ser compulsada incluso después de efectuados los pagos.

24.6.2 **Respuesta:** El Concedente se expedirá sobre la procedencia de la petición dentro de los quince (15) días siguientes de formulada, pudiendo oponerse total o parcialmente a la misma con fundamento en errores de liquidación o en la improcedencia del Resarcimiento, en cuyo caso el C.S.I.P. se hallará habilitado, sin más trámite a la vía que indica el art. 42 del Pliego.

El silencio del Concedente podrá ser interpretado como aceptación del pedido, siempre que el C.S.I.P. haya reiterado aquel a la más alta jerarquía de la otra parte a partir del décimo quinto día de la presentación y transcurran cinco (5) días adicionales a la reiteración sin que se notifique durante ellos la oposición del Concedente.

24.6.3 **Pago :** El Resarcimiento será pagado dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que :

a) el Concedente haya aceptado la procedencia total o parcial del mismo;

b) se verifique la aceptación tácita prevista en el párrafo anterior, o

c) se haya notificado al Concedente la sentencia judicial firme que reconoce la procedencia total o parcial del Resarcimiento.

En todos los casos en los que medien de parte del Concedente aceptación parcial del monto pretendido, procederá [illegible] de la parte no disputada dentro del término previsto en el párrafo anterior.

El monto del Resarcimiento que en definitiva corresponda pagar devengará los intereses previstos en el apartado 32.10.1 del pliego a partir del día de la presentación a que se refiere el primer párrafo de este apartado.

Si el Resarcimiento no disputado por el Concedente o reconocido por sentencia judicial firme no fuese abonado en término, su monto devengará intereses a la tasa prevista en el apartado 32.10.2 del pliego.

24.7 **Oferta de Plazas :** El C.S.I.P. deberá poner como mínimo a disposición del público el 20% de las plazas ofertadas en cada sentido de circulación para la clase de menor precio y teniendo presente que la calidad y confort de las mismas no puede ser inferior a la clase turista definida en el Anexo XIX.1.

ARTICULO 25º: OBLIGACIONES DEL C.S.I.P.EN RELACION AL S.F.C.

Los medios físicos que integran El S.F.C. revestirán el carácter de un capital puesto por el Estado Nacional a disposición de las Provincias para la prestación de los S.I.P. sin cargo financiero alguno para estas últimas. En compensación de ello, será obligación del C.S.I.P. mantener y mejorar la vigencia activa de esos medios, de forma tal que, a la finalización del Contrato, estén en condiciones de seguir prestando el mejor volumen y nivel funcional que se haya alcanzado en el período de concesión. Ello se traducirá en la aplicación de:

a) Un programa de inversión, a proponer por el ENTE, atento a los lineamientos indicados en el apartado 25.1.

b) Un programas de mantenimiento/conservación sistemáticos atento a lo que prescribe el apartado 25.2.

25.1 **Inversiones en el S.F.C.-Objetivos :** Es objetivo del Concedente, que el S.F.C. evolucione hacia una mayor eficiencia y reducción de costos, a la par que a un incremento en la seguridad, confiabilidad y regularidad de los servicios ferroviarios que se presten. Aspectos que, por beneficiar también la gestión y ecuación financiera del S.F.C., autorizan una sugerida inversión en los aspectos que se detallan en los apartados que siguen, la que quedará a criterio del ENTE incluir o nó en su propuesta.

Las propuestas de inversión serán incluidas por el ENTE en un Plan de Inversiones, extendido al lapso de la concesión, fundamentado en el plan de negocios previsto, e indicando como se producen los excedentes necesarios a tal fin. Estas inversiones y cronogramas deben explicitarse en el Anexo V.2 para los primeros 15 años de la Concesión.

Es necesario que exista una total coincidencia entre los montos de inversión indicados en el Plan de Inversiones, con los que se reflejan en el Fluir de Fondos Proyectados (Anexo X). A los efectos de facilitar las tareas de evaluación por el Concedente.

Cada inversión deberá estar perfectamente individualizada a efectos de ser considerada en la evaluación de lo propuesto y en el propósito de verificar su posterior cumplimiento.

La evaluación del Plan de Inversiones quedará a exclusiva consideración del Concedente, quien podrá rechazarlo total o parcialmente, y/o sugerir rectificaciones o modificaciones que, a su criterio y manteniendo los montos de inversión previstos, estime más convenientes a los fines perseguidos.

El Plan de Inversiones aprobado por el Concedente, formará parte del Contrato de Concesión en carácter de Anexo del mismo.

Los bienes y mejoras que incorpore el C.S.I.P. al S.F.C. excepción hecha del material rodante adicional, pasarán al final de la Concesión al dominio de FA. Ese material podrá ser adquirido por el Concedente en la condiciones que oportunamente se convengan.

25.1.1 **Inversiones en Infraestructura :**

Las inversiones en infraestructura, serán de responsabilidad del C.S.I.P. en los siguientes casos :

25.1.1.1 **Aumento en la velocidad sobre la vigente al 20-12-91.**

Toda vez que el ENTE/C.S.I.P. prevea la elevación de la velocidad efectiva por sobre la que resulta de los itinerarios vigentes al 20-12-91, sobre algún tramo de la red sobre la que opera, o prevea, atento a lo regulado en el apartado 23.4.1, extender o crear nuevos S.I.P. sobre vías del C.de C., y ello no resulte compatible con la configuración técnica y/o condiciones técnicas de la infraestructura a las que está obligado asegurar el C. de C., las obras destinadas a mejorar la vía y otras complementarias características de la infraestructura, deberán ser encaradas por el C.S.I.P. a su cargo y cuenta, sólo con obligada revisión del peaje, por parte del C. de C., si ello implica la ejecución adelantada de alguna obra, renovación o mejoramiento del plan de inversiones del mismo. En ese objetivo y a

solicitud del C.S.I.P., el Concedente podrá poner en su conocimiento, la parte correspondiente del plan de inversiones del C. de C.

Justificando la propuesta que corresponda, se deberá presentar a aprobación del Concedente :

a) una memoria técnica del programa de rehabilitación,
b) una descripción completa de las modificaciones u obras nuevas previstas a incorporar y sus montos,
c) programa y secuencia de inversiones, expuesto de acuerdo con los Anexos XV.1 al 4 para los primeros 15 años de la Concesión.
d) Conformidad previa y condiciones acordadas con el C. de C. para la prevista consecución de las obras.

25.1.1.2 **Habilitación de S.I.P. sobre ramales no concedidos**

Toda vez que el ENTE, (C.S.I.P.), prevea atento a lo prescripto en el apartado 23.4.2, la incorporación total o parcial de un ramal no concedido al S.F.a C., (S.F.C.), las obras destinadas a mejorar la vía y otras complementarias características de la infraestructura, deberán ser encaradas por el C.S.I.P. a su total cargo y cuenta quien deberá presentar a aprobación del Concedente:

a) una memoria técnica del programa de rehabilitación,
b) una descripción completa de las modificaciones u obras nuevas previstas a incorporar y sus montos,
c) programa y secuencia de inversiones, expuesto de acuerdo con los Anexos XV.1 al 4 para los primeros 15 años de la Concesión.

La memoria deberá expresar los datalles suficientes para evaluar la prevista rehabilitación de los sitemas de señalamiento, control y telécomunicaciones.

25.1.1.3 **Estaciones y Playas de uso exclusivo :** Serán por cuenta y cargo del C.S.I.P. las inversiones que requiera la modificación o mejora de las estaciones y playas de uso exclusivo, y de otros establecimientos e instalaciones incluidos en el S.F.C.

Justificando la propuesta que corresponda, se deberá presentar a aprobación del Concedente :

a) una memoria técnica del programa previsto,
b) una descripción completa de las modificaciones u obras nuevas previstas a incorporar y sus montos,
c) programa y secuencia de inversiones, expuesto de acuerdo con los Anexos XV.1 al 4 para los primeros 15 años de la Concesión.

25.1.2. : **Inversiones en material rodante :**

EL C.S.I.P. podrá efectuar transformaciones, remodelaciones, reconstrucciones o modernizaciones del material rodante que forma parte de la Concesión.

Las mismas serán por cuenta y cargo del C.S.I.P. y deberán ajustarse a lo siguiente:

a) Para las reparaciones que no signifiquen cambios al diseño original y su performance, se entenderán las mismas dentro de las normas de mantenimiento establecidas en el apartado 32.7.6 del pliego y no requerirán autorización previa del Concedente.

b) Para todo otro trabajo que implique modificación del diseño original, su performance y características intrínsecas de sus conjuntos principales el Concedente deberá previamente autorizarlo, dicha autorización se hará efectiva a partir de la fecha de pedido de aprobación en el plazo estipulado en el apart. 41.1 del pliego en caso de no existir previamente observación. Al cabo de la Concesión dicho material será devuelto en las condiciones establecidas por el artículo 40.5.

La modificación del material rodante concedido deberá respetar el Reglamento de Medidas Unitarias de la trocha correspondiente, las Especificaciones Tecnicas vigentes en FA, y en caso de serles de aplicación por el destino previsto, los Anexos Tecnicos de los Convenios de Trafico Internacional. La compatibilidad y posibilidad de aplicación de otras regulaciones, deberá merecer la previa aprobación del Concedente.

Respecto a las rehabilitaciones que tendrán las unidades precitadas, se deberán detallar los conjuntos principales que serán renovados o reconstruidos total o parcialmente y otras tareas de gran magnitud que se realicen al resto de la unidad que respalde la denominación de reconstrucción, para su mejor evaluación.

En las modernizaciones se detallarán las mejoras al confort o la confiabilidad consignando las obras previstas y una memoria técnica que justifique dicha inversión.

En la renovación será expresada, cantidad, marca, características esenciales, etc, discriminando por unidades nuevas o reconstruidas, aclarando si son propias del ENTE o son las suministradas por FA en concesión.

25.1.2.1 **Material tractivo :**

a) dentro de los tres primeros años de la concesión, rehabilitar las locomotoras detenidas y mejorar la confiabilidad general de las restantes, del parque tractivo recibido en concesión.

b) a partir del quinto año, reconstruir o ir reemplazando las locomotoras que vayan alcanzando el limite de

su vida útil.

25.1.2.2 **Material remolcado de Pasajeros :**

a) dentro de los cinco primeros años dotar a los coches de un estado de confort razonable,

b) a partir del quinto año y reconstruir o ir reemplazando progresivamente los coches trasferidos en concesión que evidencien estar en el límite de su vida útil, para llegar al año veinte (20) de la concesión, con todo el parque mejorado o renovado.

25.1.2.3 **Material automotor :**

a) mejorar la confiabilidad de los coches motores activos que involucra el S.F.C.

b) rehabilitar o reconstruir los coches motores recibidos en concesión que evidencien estar en el límite de su vida útil.

c) dentro de los cinco primeros años dotar a los coches motores a conservar en servicio, de un estado de confort razonable,

25.1.2.4 **Incorporación de material rodante adicional**

El material rodante incorporado por el C.S.I.P. deberá ser compatible con la infraestructura y apto para integrar en todo momento el sistema ferroviario nacional. Deberá respetar el Reglamento de Medidas Unitarias, las Especificaciones Tecnicas vigentes en F.A. y los Anexos Tecnicos de los Convenios de Trafico Internacional que les sean aplicables. La compatibilidad y posibilidad de aplicación de otras regulaciones deberá merecer la previa aprobación del Concedente.

El C.S.I.P. requerirá la aprobación del Concedente para las incorporaciones que prevea, proveyendo simultáneamente la información técnica demostrativa del cumplimiento de las normas y legislación vigente en cada oportunidad.

En el reemplazo de unidades dadas de baja por haber éstas alcanzado el límite de vida útil, la unidad radiada quedará de propiedad del C.S.I.P.. La que la sustituya quedará al final del la concesión de propiedad del Concedente,

25.1.3 **Inversiones para el mantenimiento :**

25.1.3.1 **En Maquinarias y otros equipamientos**

Serán explicitadas las máquinas y equipos dedicados al mantenimiento o que sean auxiliares de la explotación, (automotores, camiones, etc.), detallando sus características esenciales, indicando cronograma de incorporación de cada unidad, monto, programa y secuencia anual de inversiones, discriminado por los siguientes agrupamientos:

a) Area material rodante - complemento de Anexo V.2

b) Area vías y obras de arte - complemento de Anexo VIII.5

c) Area señalamiento y telecomunicaciones - complemento de Anexo XV.5

25.1.3.2 En instalaciones de mantenimiento

Descripción de las obras o tareas principales a realizar en cada establecimiento destinado al mantenimiento o a la reparación del material rodante, monto total y secuencia anual de inversiones, como complemento de lo indicado en Anexo V.2. La misma desagregación se deberá efectuar si existieran inversiones en las restantes Áreas (complementando los Anexos VIII.5 y XV.5).

25.1.3.3 Cronograma de las inversiones para mantenimiento.

Para los rubros de inversión indicados en los apartados 25.1.3.1 y 25.1.3.2, se presentará memoria técnica y cronograma de inversión valorizado al cierre del segundo mes anterior al de apertura de las ofertas, indicando detalladamente los criterios de valuación para cada tipo de bienes, discriminado trimestralmente para los primeros cinco (5) año de la concesión y anualmente para los diez (10) años subsiguientes en unidades físicas con su correspondiente monto asignado, en un todo de acuerdo con las tablas y aclaraciones de los Anexos V.2; VIII.3; VIII.4 y XV.1 al 4.

25.1.4 Modificaiones al Plan de Inversiones

Cualquier disminución en el ritmo de inversiones deberá ser debidamente justificada ante el Concedente, y contar con su conformidad, pudiendo ser causal de resolución anticipada por culpa del C.S.I.P., el incumplimiento de tal obligación.

Luego de transcurridos los primeros cinco (5) años de la Concesión, en caso que el C.S.I.P. considerase indispensable la modificación del programa de inversiones establecido en los apartados 18.3 a 18.6 y 18.8 en cantidad, calidad o plazo, deberá solicitar previamente autorización al Concedente, el que se expedirá en sesenta (60) días.

Sólo se aceptará la disminución en el monto total de la inversión, si hubieran variado significativamente las hipótesis en las cuales se basaba el programa de inversiones previstas.

25.2 Mantenimiento y conservación del S.F.C.

El C.S.I.P. estará obligado a efectuar el mantenimiento y conservación sistemáticos de los bienes entregados en concesión, de forma tal que, al devolverlos al finalizar el plazo de la cocesión:

- El material rodante permita asegurar el mejor tiempo de viaje y los mejores indicadores de calidad y seguridad

alcanzados en el lapso de concesión, no pudiendo ellos, en ningún, caso ser inferiores a los de recepción.
- Los restantes bienes inmuebles e instalaciones fijas se encuentren en las mejores condiciones de asegurar servicios, prestación/aplicación/utilización/logística alcanzados en ese

El Oferente deberá presentar un Programa de Mantenimiento donde conste tipo de mantenimiento, secuencia prevista y monto del gasto corriente previsto tanto para el material rodante, cuanto para las instalaciones y equipos usados e ese efecto, para los primeros 15 años de la Concesión (apartados 32.5 y 32.7) en un todo de acuerdo con las tablas correspondientes de los Anexos VIII.5, V.3 y XV.5.

25.2.1. Mantenimiento del material rodante

El alistamiento, la revisión y la reparación del material rodante incluído en la Concesión, serán efectuado por cuenta y cargo del C.S.I.P.

Los trabajos que sobre dicho material efectúe el C.S.I.P. por sí o por terceros, deberán asegurar la conservación del estado general del parque, salvo el envejecimiento natural por el transcurso del tiempo y el uso normal.

El C.S.I.P. estará obligado a mantener, como mínimo, la periodicidad actual entre intervenciones el material rodante incluído en la Concesión aplicando las normas de reparación y mantenimiento, cuyos cuadernillos, manuales e información técnica podrán ser consultados en la Gerencia de Explotación Técnica de FA, sita en la Avda. Ramos Mejía 1302, 4º piso - Cap. Federal.

El material que el C.S.I.P.incorpore por sí, será mantenido según normas, manuales, prescripciones y periodicidad establecidas por el fabricante.

Los cambios y modificaciones en la periodicidad, profundidad y metodología del mantenimiento y reparación de dicho material rodante, sólo podrán efectuarse con la previa conformidad del Concedente.

El C.S.I.P. será responsable de la correcta ejecución de las tareas de mantenimiento y reparación del material rodante y del cumplimiento de las prescripciones reglamentarias y contractuales, relacionadas con el mismo.

25.2.1.1 Atención en Ruta :

Durante el plazo de Concesión, el C.de C.; FE.ME.SA.; FA, o Terceros Concesionarios que los sustituyan, efectuarán sin cargo, por estar involucrado ello en el valor de peaje, las tareas de revisión en ruta del material rodante del C.S.I.

P. que circule por sus vías.

Dichas tareas serán las mínimas necesarias para asegurar la circulación hasta el destino previsto y su devolución a las vías de su tenedor.

25.2.1.2 **Alistamientos y Abastecimientos.**
Serán acargo del C.S.I.P. quien podrá realizar por sí esas tareas o acordar su realización total o parcial por terceros concesionarios y/o subcontratista.

25.2.1.3. **Revisiones**

Serán acargo del C.S.I.P. quien podrá realizar por sí esas tareas o acordar su realización total o parcial por terceros concesionarios y/o subcontratista. El convenio o subcontrato que gobierne la revisión por terceros, deberá incluir las cartillas, el suministro de manuales de conservación y una prolija definición de las tareas involucradas en cada intervención y el listado de los componentes de sustitución preventiva correspondientes. Serán a Cargo del C.S.I.P. los peajes o eventuales remolques del material rodante hacia y desde los lugares de revisión.

25.2.1.4 **Reparaciones Ordinarias :**

Serán acargo del C.S.I.P. quien podrá realizar por sí esas tareas o acordar su realización total o parcial por terceros concesionarios y/o subcontratista. El convenio o subcontrato que gobierne la reparación por terceros, deberá incluir las cartillas, el suministro de manuales de conservación y una prolija definición de las tareas involucradas en cada intervención y el listado de los componentes de sustitución preventiva correspondientes. Serán a Cargo del C.S.I.P. los peajes o eventuales remolques del material rodante hacia y desde los lugares de reparación.

25.2.1.5 **Reparaciones Accidentales.**

El C.S.I.P. será responsable ante FA por cualquier daño que sufra el material rodante en la Concesión, por cualquier causa excepto caso fortuito y fuerza mayor. Debiendo disponer las reparaciones accidentales que fueren menester para devolverlo a la circulación en condiciones normales de uso. Si la magnitud del daño alcanzado hiciera inconveniente la recuperación procederá sustituirlo por otro de análogas características o requerir su baja por destrucción, poniéndo ello en marcha el mecanismo de indemnización previsto en el apartado 25.2.1.8.

25.2.1.6 **Sustitución de elementos componentes.**
En caso que el C.S.I.P. deba sustituir elementos, repuestos, subconjuntos, órganos de parque del material rodante incluido en su concesión, desistiendo de su repara-

ción, ofrecerá a FA dicho material, por si ella quisiera adquirirlo, al precio que convinieran las partes. FA deberá responder si acepta la Oferta en treinta (30) días corridos.

25.2.1.7 **Inspección del Concedente :**
En todos los casos y lugares de intervención, el Concedente tendrá libre acceso para la verificación del cumplimiento de las normas de reparación y mantenimiento.

25.2.1.8 **Devolución del material rodante al Fin de la Concesión.**
El C.S.I.P., al término de la Concesión deberá reintegrar a FA sin cargo alguno el material rodante incluído en la Concesión en las condiciones del apartado 25.2. También devolverá en iguales condiciones el material que se dé de bajo por haber terminado su vida útil.

En caso de destrucción del material rodante cedido por FA, el C.S.I.P. deberá devolver a FA el valor de dicho material antes de su destrucción. Se entiende por destrucción, el deterioro o pérdida de tal magnitud que no permita su uso salvo mediante una reparación que no sea rentable.

En estos casos, se ejecutará el monto de la correspondiente Garantía de Contrato.

25.2.1.9 **Información al Concedente de novedades del material rodante:**
Anualmente, junto con el Balance, el C.S.I.P. presentará al Concedente los indicadores de gestión que se detallan en el Anexo IX. Las novedades que se produzcan en el estado del material rodante incluído en la Concesión serán informadas trimestralmente.

25.2.2 **Conservacion de Edificios y obras complementarias**

El C.S.I.P. será el único responsable por el buen estado de conservación de todos los edificios y obras complementarias de los que tome posesión y tomará todos los recaudos necesarios para entregarlos en las condiciones de uso indicadas en el apartado 25.1, al finalizar la Concesión.

Dentro del rubro "Edificios y obras complementarias" se incluyen entre otros:

a) Estaciones y apeaderos de uso exclusivo
b) Plataformas y andenes de uso exclusivo
c) Edificios de oficinas o parte de ellos de uso exclusivo
d) Viviendas incluídas en el S.F.C.
e) Galpones de uso exclusivo
f) Talleres, Depósitos de locomotoras y Estaciones de Servicio o parte de ellos de uso exclusivo
g) Desvíos para material remolcado y Estaciones Revisoras

de pasajeros incluidos en el S.F.C.
h) Tinglados de uso exclusivo
i) Cercos y veredas de los inmuebles de uso exclusivo.
j) Depósitos y Almacenes de uso exclusivo.

Las tareas de conservación involucran asegurar la estabilidad de muros, cubiertas y estructuras, la integridad de aislaciones, revoques, pisos y revestimientos, la reparación y conservación de aberturas, la reposición de vidrios, la estanqueidad de techos, tanques, cisternas, depósitos, canalizaciones de líquidos e instalaciones de bombeo. La verificación y reposición de componentes de las canalizaciones eléctricas y sus protecciones. La conservación de sistemas sanitarios, pluviales, calefacción, ventilación, separación de polvo, aire acondicionado, protecciones catódicas, pararrayos e incendio. La conservación de bases, hornos, fosas de inspección, cámaras sépticas pozos de recolección de residuos, planos de deslizamiento. la estanqueidad y protección de baterias de tubos, y canalizaciones gaseosas domésticas e industriales, sheeds y louvers de establecimientos, pavimentos cercos y veredas, vías, obras de arte y otras instalaciones complementarias de playas. La limpieza protección y pintura de toda clase de superficies, El desmalezado, desyuyeo y control de malezas. La limpieza de zanjas, alcantarillas y desagües.

25.2.2.1 **Sustitución de elementos componentes.**
En caso que el C.S.I.P. decidiera sustituir elementos metálicos de vías u obras de arte involucradas en su concesión de existiendo de su reutilización, ofrecerá a FA dicho material por si ella quisiera adquirirlo al precio que convinieran las partes. FA deberá responder si acepta la Oferta en treinta (30) días corridos.

25.2.2.2 **Responsabilidad en daños y destrucción de bienes inmuebles y su contenido.**
El C.S.I.P. será responsable ante FA por cualquier daño que sufran los edificios, sus instalaciones, equipos y mobiliario contenido que integra el S.F.C., por cualquier causa, excepto caso fortuito y fuerza mayor. Debiendo disponer el C.S.I.P. las reparaciones que fueren menester para devolverlo a las condiciones normales de uso. Si la magnitud del daño alcanzado hiciera inconveniente la recuperación procederá sustituirlo por otro nuevo de análogas características o requerir su baja, poniéndo a disposición del Concedente una indemnización equivalente a la diferencia entre el valor de los bienes antes del siniestro y el valor residual de los mismos luego de él.

25.2.2.3 **Inspección del Concedente :**
En todos los casos y lugares de la concesión, el Concedente tendrá libre acceso para la verificación del cumplimiento de la conservación de edificios.

25.2.2.4 **Información al Concedente de novedades de la conservación de edificios:**
Anualmente, junto con el Balance, el C.S.I.P. presentará al Concedente los indicadores de gestión que se detallan en el Anexo IX. Las novedades que se produzcan en el [illegible] los inmuebles incluídos en la Concesión, y su contenido serán informadas semestralmente.

ARTICULO 26° : OTRAS OBLIGACIONES DEL ENTE/C.S.I.P.

En la diaria operación del S.I.P. se deberán respetar las condiciones que establecen los siguientes apartados :

26.1 **Cumplimiento de Normas de Higiene y Seguridad :**
El C.S.I.P. deberá cumplir, en la diaria operación de los S.I.P., con las normas de higiene y seguridad de trabajo vigentes, de las que, a simple título enunciativo, se detallan a continuación :

-RESOLUCION P. N° 7930/72 del 4/12/1972:

Aprobación reglamento para la "Policía Sanitaria de Ferrocarriles Argentinos"

-RESOLUCION P N° 1830/77 del 10/10/1977:

Aprobación de las "Normas de Higiene a cumplir por la Empresa"

-RESOLUCION P N° 1831/77 del 10/10/1977:

Aprobación de las "Normas Higienico Bromatológicas para Concesionarios"

-RESOLUCION P N° 2334/78 del 24/2/1978:

Implantación de "Normas de Seguridad del Trabajo" que se relaciona con la Ley Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo N° 19.587/72 y su Decreto Reglamentario N° 4.160/73 Resolución S.S.T N° 210/91.

Las citadas Resoluciones pueden consultarse en la Biblioteca de FA ubicada en Avda. de los Inmigrantes 1950 - 5° piso - Capital Federal.

El C.S.I.P. deberá asimismo, en caso de corresponder, cumplir las normas nacionales, provinciales y municipales aplicables a la operación ferroviaria y actividades complementarias por él realizadas, referentes a higiene, seguridad de trabajo, policía y normas urbanísticas.

26.2 **Pago de Impuestos, tasas y contribuciones :**
Serán a cargo del C.S.I.P., de corresponder, los impuestos, tasas y contribuciones o gravámenes en general, ya

sea nacionales, provinciales o municipales, que graven al C.S.I.P. o a la actividad que desarrolle en la operación del Sistema Ferroviario Concedido 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 los impuestos inmobiliarios o el impuesto a los activos, que serán soportadas por FA como propietario.

El C.S.I.P. no será responsable del pago de impuestos, tasas, contribuciones o gravámenes en general que pudiesen recaer sobre el Sistema Ferroviario Concedido o sobre la operación del mismo, que correspondan al período anterior al de la Toma de Posesión del Sistema Ferroviario Concedido.

26.3 **Obligación de Cumplimentar el Reglamento de Contrataciones del Estado :**

El C.S.I.P. deberá cumplir en general con las obligaciones detalladas en el inciso 15º del artículo 61º del Reglamento de las Contrataciones del Estado (Decreto Nº 5.720/72 con sus actualizaciones.)

ARTICULO 27º : TRASPORTE INTEREMPRESAS

27.1 : **Coordinación del transporte interempresas**

El ENTE/C.S.I.P.y un tercer concesionario deberán acordar las disposiciones que regirán para las relaciones entre las dos empresas, sea para que el tráfico que se intercambie pueda tener un adecuado control y seguimiento en la línea ajena que facilite el cómputo de los conceptos técnicos, económicos y operativos correspondientes, sea en lo que se refiere a la compensación pecuniaria por los servicios que una empresa preste a la otra, ó por cualquier otro tema necesario para definir la relación interempresaria (Ley General de Ferrocarriles Nº 2873 y Reglamento vigente).

En caso de ser necesario FA, ó tercer concesionario deberá proveer el personal de Piloto respectivo para la circulación segura de los trenes.

En caso de corresponder, a efectos de dejar convenido el o los grupos que intervendrán en el tratamiento de los temas que corresponda dilucidar, el Concedente convocará dentro de la semana siguiente a la de la adjudicación a un representante de cada empresa a fin de que se convenga el número de comisiones y el calendario de reuniones que permita definir los temas respectivos dentro del plazo de veinticinco (25) días corridos. Queda establecido que, en caso de no existir acuerdo de partes sobre un determinado tema, el M.E.yO.yS.P. definirá la cuestión.

Estos acuerdos, que serán justos y razonables, deben plantearse con el espíritu de que cada una de las partes considere a los transportes de la otra con la celeridad y atención que consideraría a los suyos propios pudiéndose fijar

plazos especiales
para el cumplimiento de los transportes.

Para el caso que hubiese quedado algún aspecto pendiente de resolución a la fecha de la toma de posesión por el C.S.I-.P., se adoptarán transitoriamente las disposiciones que rigen entre las líneas de FA y los valores que, por analogía, se encuentren vigentes en FA.

En el supuesto que el C.S.I.P. no estuviese de acuerdo con las resoluciones que dicte el M.E.yO.yS.P. conforme a este apartado, podrá someter la divergencia a la instancia judicial prevista en el Artículo 42.

Los contratos entre FA y FE.NE.SA podrán ser renegociados con el mismo procedimiento señalado en los párrafos anteriores.

La inclusión de las actas FA - FEMESA, son de cumplimiento obligatorio sólo en lo atinente a los límites. Para el resto de los tópicos tratados las mismas son de caracter ilustrativo, y su tratamiento será acordado en negociaciones entre el C.S.I.P. y FEMESA, o entre ambos Concesionarios que la sucedan, de acuerdo a lo normado en el apartado 32.9.

27.2 : **Pago de los servicios interempresas :**
El importe de las facturas o cuentas emitidas por el C.S.I-.P. a FA o a Terceros Concesionarios o viceversa, relativas a los servicios que cada uno preste respectivamente a cualquiera de los otros, en cada período semanal calendario (domingo a sábado), será pagado por la contraparte hasta dentro de los treinta (30) días corridos, posteriores a la fecha de entrega de la factura o cuenta o el día hábil inmediato posterior, cuando aquél fuera inhábil, con más el costo financiero calculado durante el período de pago conforme a la tasa de interés efectiva para descuento de documentos a treinta (30) días, del Banco de la Nación Argentina vigente el día anterior hábil a la fecha de entrega de la de factura.

ARTICULO 28° : DERECHOS DEL ENTE/C.S.I.P.

28.1 : **Derecho de asistencia de la autoridad pública**

El C.S.I.P. podrá requerir el auxilio de la fuerza pública en los casos y condiciones establecidas por la Ley N° 2.-873.

ARTICULO 29° MODIFICACIONES AL S.F.C.

29.1 : **Desafectación de Bienes Integrantes del S.F.C.:**

A partir del primer año de la Concesión el Concesionario

C.S.I.P. iniciarán negociaciones para establecer si existen bienes inmuebles que, no obstante integren, en principio, el inventario de los bienes dados en concesión, no sean necesarios para la operación del servicio ferroviario, ni para las actividades complementarias al objeto de la Concesión, ya sea actuales o asignables a expansiones futuras, que de modo previsible puedan determinarse.

En caso de establecerse la existencia de tales bienes innecesarios para la explotación ferroviaria, el Concedente podrá desafectar los mismos de la Concesión y disponer de ellos libremente. La desafectación no implica modificación del Canon.

Si surgieren divergencias el C.S.I.P. deberá demostrar mediante un análisis técnico-económicos, la necesidad de mantener dichos bienes inmuebles o instalaciones para la operatoria de la concesión.

29.2 **Enlaces o ramales nuevos**

El C.S.I.P. podrá construir a su cargo nuevos ramales que se integren en la explotación del Sistema Ferroviario Concedido, así como ramales de enlace con otras líneas de la red de FA o de Terceros Concesionarios. La autorización para dichas construcciones deberá ser solicitada al ME y O y SP, quien decidirá al respecto en función de la conveniencia para la explotación económica del Sistema Ferroviario Concedido y desde el punto de vista del sistema de transporte en general, en un plazo no mayor a los ciento veinte (120) días. Si el ME y O y SP no se expidiera en ese plazo, se considerará concedida la autorización.

El C.S.I.P. tendrá también el derecho de construir ramales de enlace o empalme entre las líneas que integran el Sistema Ferroviario Concedido, a fin de proveer al mismo la máxima eficiencia.

29.3 : **Clausura temporaria de ramales :**

El C.S.I.P. podrá solicitar al M.E.yO.yS.P. la clausura de ramales en forma temporaria, aportando un análisis técnico-económico que la justifique.

Obtenida la autorización, la custodia de los bienes del o de los ramales clausurados temporariamente, será responsabilidad del C.S.I.P..

29.4 : **Habilitación y rehabilitación de estaciones**

A los efectos de mejorar el S.I.P., el C.S.I.P. tendrá derecho a rehabilitar estaciones clausuradas sobre el Sistema concedido al C. de C. Ello estará condicionado a que obtenga la conformidad del tenedor de la infraestructura.

29.5 : **Clausura de estaciones de uso exclusivo (artículo 319 del Reglamento General de la Ley Nº 2.873)**

Si las detenciones del S.I.P. sobre una estación de uso compartido resultara innecesaria para la explotación, el C.S.I.P. podrá eliminarla en forma temporaria o definitiva, dando cuenta de ello al C. de C. En el primer caso, el C.S.I.P. estará obligado a la custodia de los bienes muebles contenidos en los edificios, recintos e instalaciones que deja de operar. Si la clausura fuere definitiva [illegible] a disposición del C. de C. los bienes muebles e inmuebles que deja de utilizar, y en desinterés del mismo por tomarlos a su cargo, serán reintegrados a FA, sin cargo alguno por las mejoras que sobre ellos hubiere incorporado el C.S.I.P. Sólo en el caso de clausura definitiva procederá la conjunta revisión de los valores de peaje vigentes.

Si una estación de uso exclusivo resultara innecesaria para la explotación, el C.S.I.P. podrá solicitar al Concedente autorización para clausurarla. Dicha clausura podrá ser temporaria o definitiva. En el primer caso, el C.S.I.P. estará obligado a la custodia y preservación de los inmuebles, instalaciones y edificios. Si la clausura fuera definitiva, los inmuebles, edificios e instalaciones a los cuales el C.S.I.P. no diese otro destino, serán reintegrados a FA, sin cargo alguno por las mejoras que en el interín hubiera efectuado el C.S.I.P.. Si en el lapso de treinta (30) días no hubiese decisión del Concedente, se considerará la autorización concedida.

29.6 : **Expropiaciones**

El C.S.I.P. podrá gestionar, por intermedio del Concedente, las expropiaciones necesarias para la ejecución de obras de vía, estaciones, talleres, instalaciones, etc., cuyo proyecto haya sido aprobado por el mismo.

El Concedente prestará todo el apoyo necesario a dicha gestión sin que ello genere derecho alguno del C.S.I.P. ante el Concedente.

29.7 : **Modificación de establecimientos de mantenimiento**

El C.S.I.P. podrá, mejorar y/o modificar, en mérito a lograr mejoras directas o indirectas en la explotación de los S.I.P. y previa aprobación del Concedente, los establecimientos de mantenimiento del material rodante que incluye la Concesión. Tales obras serán a su total cargo y costo.

29.8 : **Utilización de activos entregados en la concesión**

Para mejorar las condiciones de la explotación y disminuir los requerimientos de inversión, el C.S.I.P. podrá solicitar al Concedente, autorización para trasladar los activos entregados en el Sistema Ferroviario Concedido para ser reutilizadas en otro sector del mismo (cambios de rieles, ampliaciones en vías auxiliares, playas de maniobras, etc).

El C.S.I.P. no podrá desnaturalizar el destino de los in-

muebles afectados a la explotación dados en la Concesión, como tampoco podrá invocar privilegio alguno sobre los mismos.

29.9 : **Transferencia definitiva de material rodante de FA entre concesionarios**

Cuando razones que lo justifiquen recomienden transferencias definitivas del parque rodante aplicable a S.I.P. de propiedad de FA, los concesionarios de este sistema podrán acordarlas entre sí. Estos movimientos del parque, deberán ser aprobados por el Concedente.

El Concesionario receptor se hará cargo de los vehículos incorporándolos al parque de FA que ya posee con las mismas obligaciones que el preexistente.

ARTICULO 30°: FERROURBANISTICA

En caso de presentarse por parte de los Gobiernos Nacional, Provinciales o Municipales, etc., la realización de proyectos ferrourbanísticos, el Concedente dará participación al C.S.I.P. a los efectos de acordar diseños y nueva operatoria a que darán lugar, de tal forma que ellos no sean incompatibles con la explotación ferroviaria de la Concesión, pero no podrá oponerse a la ejecución de los mismos.

El C.S.I.P. no participará en el financiamiento de tales proyectos y las obras salvo que las mismas surjan por iniciativa del propio C.S.I.P. del mismo por convenirle para su operación.Durante el desarrollo de las obras, deberá adecuar su operatoria, a la normal ejecución de las mismas. Se compensará al C.S.I.P. los eventuales daños y perjuicios directos que deba soportar. A tales efectos se deberán considerar los beneficios que la solución ferrourbanística le produzca.

Los inmuebles e instalaciones que resulten ociosos con motivo de estas obras, serán dado de baja, y los que los reemplacen será incorporadas a la Concesión.

ARTICULO 31° DERECHOS DEL CONCEDENTE :

31.1 **Inspecciones :**

El Concedente, en virtud del poder de policía para la fiscalización de las prestaciones de los servicios de trasporte, del que se encuentra facultado, podrá requerir información, realizar inspecciones y auditorías a efectos de constatar el cumplimiento de las todas las obligaciones establecidas en el presente Pliego y en el Contrato de Concesión. A tales efectos labrará las correspondientes actas donde consten las novedades verificadas y los aspectos que el C.S.I.P. deberá corregir.

31.2 **Apercibimientos :**

Toda vez que el C.S.I.P. no corrigiere las situaciones ob-

servadas en las Actas de Inspección, en el tiempo acordado para ello, o en ausencia de esa prescripción trascurridos tres meses de las mismas, el Concedente producirá un apercibimiento fehaciente para recordárselo al C.S.I.P. Transcurridos 30 días del primer apercibimiento y de persistir la falta de cumplimiento señalada, el Concedente cursará al C.S.I.P. y en igual sentido, un segundo apercibimiento fehaciente. Trascurridos quince días de la fecha de este último y de no mediar reacción de parte del C.S.I.P. en los respectos comentados el Concedente podrá iniciar las acciones que prescribe el Art. 39°.

CAPITULO II

CONDICIONES PARTICULARES

ARTICULO 32° TRASFERENCIA DE DERECHOS Y OBLIGACIONES EMERGENTES DE CONTRATOS Y CONVENIOS EXISTENTES :

Todos los Contratos celebrados por FA que involucre obras, prestaciones, servicios, relacionados con el S.F.C. serán transferidos al C.S.I.P.

Todos los Contratos pueden ser consultados en la Gerencia de Explotación Técnica de FA.

Además cabe señalar que existen en el corredor distintas instalaciones solicitadas por terceros que implican la existencia de diferentes tipos de convenios, como por ejemplo, conducciones eléctricas que cruzan o corren paralelas al FC, conducciones de agua, líquidos, granos, acueductos y pasos particulares y públicos.

FA cederá al C.S.I.P. los derechos y éste deberá asumir las obligaciones emergentes de los contratos transferidos correspondientes a las prestaciones que se devenguen con posterioridad a la fecha de perfeccionamiento de la cesión. FA y el Concedente realizarán todos los actos y firmarán todos los documentos que sean necesarios para perfeccionar la cesión de los contratos cedidos a partir de la Toma de Posesión, de conformidad con las reglas que se establecen a continuación. El C.S.I.P. brindará, después de la toma de posesión, la necesaria cooperación para el perfeccionamiento de las cesiones antes referidas.

La notificación de las cesiones estarán a cargo de FA.

Todo otro gasto derivado de la cesión de los Contratos Cedidos será soportado por FA y el C.S.I.P. por partes iguales con excepción de los impuestos que eventualmente hubieran correspondido con anterioridad a la fecha de la cesión, que estará exclusivamente a cargo de FA.

En el supuesto en que FA o el C.S.I.P. sean objeto de un

procedimiento de determinación fiscal con relación a los Contratos Cedidos, será de aplicación lo estipulado en el Artículo 34 del Pliego.

Si la contraparte de cualquiera de los Contratos Cedidos no aceptara la cesión y si su negativa estuviese fundada en derecho, entonces el Contrato en cuestión no se cederá al C.S.I.P., sin derecho a indemnización para ninguna de las partes ni FA

Los fondos que FA eventualmente haya percibido como garantía o reparo de los Contratos Cedidos y que deban devolverse a los Contratantes, deberán ser provistos por FA al C.S.I.P. y, en su caso, por la proporción a devolver.

ARTICULO 33° PLAZO DE LA CONCESION

La duración de la Concesión será de treinta (30) años corridos contados a partir de la fecha de Toma de Posesión.

La Concesión se podrá prorrogar a opción del M.E.yO.yS.P. por un período de diez (10) años corridos, para lo cual el C.S I.P. lo solicitará cinco (5) años corridos antes del vencimiento. La solicitud se resolverá en el plazo de un (1) año corrido de efectuada la presentación.

ARTICULO 34 DECLARACIONES Y OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE Y DE FA

34.1 Declaraciones del Concedente y de FA

34.1.1

El Concedente y FA declaran y garantizan:

a) que los bienes cuya utilización se concede no son materia de juicio, reclamos, sumarios o recursos administrativos, etc. y no se encuentran comprendidos o afectados por situaciones litigiosas o contenciosas o reclamos extrajudiciales, que pudieran afectar la normal prestación del servicio.

b) que no existen derechos reales, embargos, inhibiciones ni gravámenes de ninguna naturaleza que pudieran afectar la normal prestación del servicio.

34.1.2

Las declaraciones y garantías precedentes se considerarán reiteradas con efecto y validez a la fecha de la Toma de Posesión.

34.2 Certificaciones, autorizaciones y constancias

El Concedente, dentro de lo que es de su competencia, otorgará en tiempo propio las certificaciones, autorizaciones y constancias que razonablemente el C.S.I.P. le solicite, para gestionar ante los Organismos competentes la obtención de las autorizaciones o permisos que se requieran para el desenvolvimiento de su actividad.

34.3 Atención de obligaciones no asumidas

34.3.1

El Concedente o FA, según el caso, indemnizarán al C.S.I.P. por los montos que deba pagar a terceros, a raíz de toda sentencia firme dictada contra él por obligaciones del Concedente o de FA que no debieran ser asumidas por el C.S.I.P. de acuerdo con los términos del Contrato y del Pliego. El Concedente y FA sólo indemnizarán al C.S.I.P. hasta la suma de capital ajustado, intereses compensatorios, o moratorios y costas reguladas a favor de la contraparte que válidamente hubiese debido pagar al tercero acreedor, a los peritos y a los letrados de éstos, pero no deberá al C.S.I.P. ninguna otra suma, ya sea originada en otros daños emergentes, lucro cesante, honorarios de sus letrados o por cualquier otro concepto incurrido por el C.S.I.P., en la defensa de los intereses de éste. Esta obligación del Concedente y FA está condicionada al cumplimiento, por el C.S.I.P., de las disposiciones de los apartados 34.3.2 a 34.3.7.-

34.3.2

Dentro de un plazo no superior al tercio (1/3) del término procesal aplicable y como máximo de cinco (5) días hábiles, luego de recibir una notificación o un reclamo por parte de un tercero contra el C.S.I.P., éste comunicará tal evento al Concedente y a FA a fin de que puedan, nombrando a los profesionales intervinientes cuyos honorarios serán a cargo del Concedente y FA, tomar intervención y ejercer plenamente su defensa. Asimismo, el C.S.I.P. permitirá al Concedente y a FA acceder a la documentación relevante que esté en poder de aquél.

Lo expuesto anteriormente se entenderá sin perjuicio del derecho del C.S.I.P. de ejercer por sí su defensa, de citar al Concedente y/o a FA en calidad de terceros en los términos del procedimiento aplicable o de ejercitar acción de repetición en caso de ser compelida al cumplimiento de obligaciones que, de acuerdo al Contrato y a este Pliego, estén a cargo del Concedente y de FA dentro de los límites que en ellos se fijan.

34.3.3

En caso de que tanto el Concedente y/o FA como el C.S.I.P., deseen ejercer la defensa, incluyendo aquellos casos de reclamos que abarcan los periodos o causas con los que el Concedente o FA son responsables junto con otros periodos o causas por los que es responsable el C.S.I.P., la defensa será ejercida en forma conjunta por los profesionales designados por cada parte responsable, corriendo sus honorarios a cargo de la parte que los hubiese designado.

34.3.4

Si el Concedente o FA omitiesen ejercer su defensa en tiempo razonable, el C.S.I.P. deberá igualmente ejercer por sí dicha defensa, en cuyo caso (i) el Concedente y FA acatarán las resultas del fallo final que en definitiva se dicte y, en caso de condena del demandado con costas o de imposición de éstas por su orden, abonará las costas impuestas excluyendo honorarios de los letrados del demandado; (ii) el C.S.I.P. no será responsable frente al Concedente y a FA de los resultados del juicio salvo negligencia, dolo o culpa grave, concepto este último que incluye, entre otros supuestos, la no interposición de los resursos disponibles; (iii) si la demandada no contara en tiempo oportuno con información acerca de la procedencia sustancial de la acción, la defensa podrá limitarse a la inexigibilidad de la obligación respecto de la demandada.

34.3.5

Los pagos previstos en esta sección deberán hacerse efectivos dentro de los treinta (30) días de notificado el Concedente o FA del pago que el C.S.I.P. haya efectuado a terceros en cumplimiento de la sentencia condenatoria firme.

Las sumas pagadas por el C.S.I.P. devengarán el interés previsto en el apartado 32.10.1 del Pliego entre la fecha de pago por el C.S.I.P. y la de vencimiento de la obligación de restitución por parte de FA o el Concedente o la de su efectiva restitución si fuere anterior. En caso de mora las sumas pagadas por el C.S.I.P. devengarán el interés previsto en el apartado 32.10.2 del Pliego.

34.3.6

El C.S.I.P. no se allanará ni transará ningún reclamo o demanda que el Concedente o FA deban indemnizar de acuerdo con este artículo sin la conformidad previa del Concedente o de FA, expresada por escrito.

34.3.7

El Concedente y FA no se allanarán ni transarán ningún reclamo o demanda de la índole mencionada en el apartado 34.-3.3, sin la conformidad previa del C.S.I.P., expresada por escrito.

34.3.8

El Concedente y/o FA también mantendrán indemne al C.S.I.P. de las consecuencias de toda medida cautelar que eventualmente se dicte por obligaciones que no debieron ser asumidas por el C.S.I.P. de acuerdo con los términos del Contrato y del Pliego y que afecten los bienes cuya utilización le haya sido conferida por el Contrato.

A tal efecto, el C.S.I.P. notificará a FA y al Concedente del dictado de la medida cautelar a fin de que promuevan el levantamiento o sustitución de la misma. En los supuestos en que la medida cautelar dé lugar a la imposibilidad de la prestación normal del servicio, el C.S.I.P. podrá:

a) Dar a embargo otros bienes, incluyendo sumas de dinero y a reclamar su restitución o sustitución en los plazos y condiciones establecidas en el apartado 34.3.5.-

b) Intimar al Concedente el levantamiento o sustitución dentro del plazo de treinta (30) días corridos bajo apercibimiento de reclamar los daños y perjuicios causados.

c) Intimar al Concedente el levantamiento o sustitución dentro del plazo de treinta (30) días corridos bajo apercibimiento de considerar resuelto el Contrato.

Si el Concedente no considerara aplicable al caso la presente cláusula por tratarse de obligaciones que fueron asumidas por el C.S.I.P., la divergencia será dirimida judicialmente.

34.3.9

Las obligaciones de pago establecidas en este artículo serán cumplidas en la misma forma y moneda en que el C.S.I.P. haya debido efectuar el pago del pasivo al tercero.

34.4 Indemnización del Concedente y FA

El C.S.I.P. indemnizará al Concedente y FA por los montos que el Concedente o FA eventualmente deban abonar a terceros y que correspondan a obligaciones asumidas por aquél de acuerdo con el Pliego y Contrato. A estos efectos se aplicarán "mutatis mutandis", las reglas previstas en el apart. 34.3 en lo que fuesen pertinentes.

ARTICULO 35 OTROS DERECHOS Y OBLIGACIONES

35.1 Derecho de acceso

A partir de la fecha de entrada en vigencia del contrato,

Por ejercer la tenencia del Sistema Ferroviario Concedido, el C.S.I.P. es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeran por causa de los bienes muebles e inmuebles utilizados en dicho Sistema o por el personal por él empleado.

También [illegible] nsabilidad directa por los daños y perjuicios que produjera el material rodante explotado por él.

36.2 Procedimiento en caso de accidentes

El Concedente fijará las normas necesarias para la averiguación de las causas y prevención de los accidentes ferroviarios e inhabilitaciones que correspondieren. Hasta tanto ello ocurra, el C.S.I.P. y el C.de C. acordarán normas provisorias de procedimiento, que aseguren la más pronta información y posibilidad de concurrencia a observación in situ, de la contraparte afectada.

ARTICULO 37 SEGUROS

37.1 Seguro de bienes

Los bienes entregados al C.S.I.P. en concesión y aquéllos que los sustituyan, amplíen o mejoren, deberán ser devueltos al finalizar la Concesión en las condiciones establecidas en el artículo 40.5.

Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 40.8, el C.S.I.P. será responsable por las consecuencias de caso fortuito y fuerza mayor.

El C.S.I.P. deberá cubrir los riesgos parciales y totales sobre los bienes dados en Concesión en la forma que estime conveniente.

Todas las obligaciones del C.S.I.P. no cubiertas por éste en forma directa autorizarán al Concedente a practicar las retenciones previstas en el artículo 31.

37.2 Seguro de responsabilidad civil

Antes de la Toma de Posesión del Sistema Ferroviario Concedido, el ENTE/C.S.I.P. deberá tomar un seguro de responsabilidad civil a nombre conjunto del ENTE/C.S.I.P., del Concedente, FA, FE.ME.SA. y Subcontratistas, contra cualquier daño, pérdida ó lesión que pueda sobrevenir a propiedades o personas a causa de la implementación de la Concesión, ó la operación del Sistema como consecuencia del Contrato o del Acta de Trasferencia Provisoria, en forma tal de mantener a cubierto al C.S.I.P. y/o al Concedente y/o a FA y/o a FE.-ME.SA. y/o al/a los Subcontratista/s hasta la finalización del Contrato. El seguro contendrá una cláusula de responsabilidad civil cruzada, por la cual la indemnización será

aplicable a cada una de las partes incluídas bajo la denominación de asegurado, tal como si se hubiera emitido una póliza separada para cada una de ellas, siempre y cuando la responsabilidad total del asegurador no exceda el límite de responsabilidad establecido en la póliza. El monto mínimo a asegurar en el rubro Responsabilidad Civil será de u$s 3.000.000 (tres millones [illegible] dólares estadounidenses).

Dentro de los treinta (30) días de la firma del Contrato el C.S.I.P. someterá al Concedente para su aprobación, el modelo de póliza de seguro a contratar.

En el supuesto que el C.S.I.P. realice tareas en el Sistema Ferroviario a Concedido, con anterioridad a la Toma de Posesión, el seguro deberá ser entregado con antelación a la fecha de inicio de dichas tareas.

También en el caso de que, como consecuencia de la vigencia de un Acta de Trasferencia Provisoria, el ENTE inicie tareas en el Sistema Ferroviario a Conceder en forma adelantada, el seguro deberá ser entregado con antelación a la fecha de inicio de dichas tareas.

37.3 Seguro de accidente de trabajo

El C.S.I.P. deberá asegurarse contra accidentes de trabajo y mantendrá dicho seguro mientras haya personal empleado por él o sus Subcontratistas para los fines del Contrato.

El ENTE/ dentro de los treinta (30) días, de la firma del Contrato someterá al Concedente para su aprobación el modelo de póliza de seguro a contratar.

En el supuesto que el C.S.I.P. realice tareas en el Sistema Ferroviario a Concedido, con anterioridad a la Toma de Posesión, el seguro deberá ser entregado con antelación a la fecha de inicio de dichas tareas.

También en el caso de que, como consecuencia de la vigencia de un Acta de Trasferencia Provisoria, el ENTE inicie en forma adelantada tareas en el Sistema Ferroviario a Conceder, el seguro deberá ser entregado con antelación a la fecha de inicio de dichas tareas.

37.4 Seguro de Pasajeros y Cosas Trasportadas

Desde la Toma de Posesión del Sistema Ferroviario Concedido, o desde el momento en que se empiecen a prestar anticipadamente los servicios, como consecuencia de la vigencia de un Acta de Trasferencia Provisoria, el ENTE/C.S.I.P. deberá tomar un seguro que cubra dentro del país, los riesgos sobre la integridad física de los pasajeros usuarios del transporte concesionado y las cosas trasportadas de los mismos.

Corresponderá indemnización cuando los pasajeros en su calidad de tales sufran lesiones corporales objetivamente determinables; que sean consecuencia directa y comprobada del transporte o tengan con él una relación de causa a efecto o por culpa de terceros no individualizados. La indemnización por cosas trasportadas sea de aplicación por los daños, el extravío o la destruc[illegible]

Dentro de los treinta (30) días de la firma del contrato el el C.S.I.P. someterá al Concedente para su aprobación el modelo de póliza de seguro a contratar. En caso de estar prevista la vigencia de un Acta de Trasferencia Provisoria, el ENTE adoptará por sí mismo un modelo de Póliza confeccionado a semejanza y con las adaptaciones que correspondan, de las aplicadas en otras Concesiones vigentes, el que cubrirá el lapso que medie entre el inicio de la prestación de los servicios y la oportunidad en que, como consecuencia del proceder indicado en el párrafo precedente apruebe el Concedente el modelo definitivo.

El seguro a que se obliga el C.S.I.P. seguirá en los aspectos fundamentales la práctica vigente en Ferrocarriles Argentinos a tal efecto en el Anexo XI-1 se indican sus características principales y valores aplicables.

En el futuro los valores indicados serán incrementados en el mismo porcentaje que resulte aplicado a las tarifas de pasajeros.

En caso de así solicitarlo el C.S.I.P. el Concedente podrá considear la constitución de una franquicia a cargo del C.S.I.P. de hasta 10.000 $ por reclamo o serie de reclamos debido a un mismo accidente.

37.5 <u>Disposiciones generales sobre seguros</u>

Los seguros serán contratados con compañías que sean aprobadas por el ME y O y SP.

Las pólizas que se emitan de acuerdo con lo establecido en los artículos 31 y 37 determinarán de manera taxativa la obligación del asegurador de notificar al Concedente cualquier omisión de pago en que incurriese el C.S.I.P. y ello con una anticipación mínima de (quince) 15 días respecto a la fecha en que dicha omisión pudiera determinar la caducidad o pérdida de la vigencia de la póliza, en forma total o parcial.

Correlativamente, la póliza determinará asimismo, de una manera taxativa, que no se producirá la caducidad o pérdida de vigencia de la misma, en forma parcial o total, si el asegurador no hubiera cumplido la obligación precedentemente descripta, hasta tanto transcurra el plazo fijado a partir de la fecha de la notificación al Concedente. De no poder cumplimentarse en todo o en parte los requisitos para

la contratación de seguros establecidos en el Pliego, el C.S.I.P. deberá solicitar que el asegurador remita al Concedente una constancia en la que indique dicha imposibilidad señalando las causas y de ser ello factible, ofreciendo otras soluciones.

Cualquier omisión del C..S.I.P. en el cumplimiento de las obligaciones relativas a la contratación de seguros facultará al Concedente a contratar y mantener en vigor dichos seguros, así como a pagar las primas respectivas. No obstante, en ningún caso el C.S.I.P. quedará exento de la responsabilidad contractual en caso de siniestro. Todas las obligaciones no cubiertas en forma directa por el C.S.I.P. que deban ser asumidas Concedente autorizarán al mismo a practicar las retenciones previstas en el artículo 31.

37.6 Notificaciones del C.S.I.P. a los aseguradores

Será obligación del C.S.I.P. notificar a los aseguradores de los seguros mencionados en los apartados 37.1 a 37.3, sobre cualquier cuestión o suceso que requiera dicha notificación de acuerdo con las cláusulas de pólizas correspondientes. El C.S.I.P. será responsable por todas las pérdidas, reclamaciones, demandas, acciones judiciales, costas, costos y gastos originados o resultantes de incumplimientos por parte del C.S.I.P. de los requerimientos de este artículo, ya sea como resultado de la anulación de cualquiera de dichos seguros o por otro motivo.

37.7 Certificado de reaseguro

Junto con las pólizas enunciadas en los apartados 37.1 y 37.2, deberá presentarse un certificado de reaseguro emitido por el Instituto Nacional de Reaseguros o por otras reaseguradoras a satisfacción del Concedente.

ARTICULO 38 PERSONAL

El ENTE/C.S.I.P. deberá prever una organización empresaria y equipamiento aptos para la atención del tráfico previsto.

El Personal del ENTE/C.S.I.P. se integrará con personal de FA, y personal ajeno, atento a lo regulado por los apartados que siguen.

38.1 : **Trasferencia del personal de FA al ENTE/C.S.I.P.**
El plantel personal inicial requerido para la explotación integral de los servicios en el Sistema Ferroviario Concedido, con exclusión del necesario para los puestos ejecutivos, y de aquellos de dirección y supervisión que haya expresado desea reservarse a través del Convenio suscripto, será contratado por el C.S.I.P., seleccionándolo de los planteles pertenecientes al sistema que hoy opera los S.I.-P. en FA, (FA propio del sector y FA proporción del Organismo Central asignable al sector), hasta cubrir no menos

del 90 % (noventa por ciento) de esa demanda. Los acuerdos de trasferencia serán resueltos en forma equivalente a la de los actos licitatorios actualmente en curso, regidos por las condiciones que establece este Pliego de Bases y Condiciones Generales. Si dentro del lapso que media entre la fecha de la eventual Acta de Trasferencia Provisoria y la firma del Contrato de Concesión, el ENTE desistiera de su propósito de continuar la implementación de la concesión, la totalidad del plantel de personal que le fuera trasferido volverá a F.A. Pasado ese plazo, o de resolverse el Contrato de Concesión, no importando la causa que mediare para ello, no será revertida la trasferencia de ese personal a FA.

De resultar necesaria la incorporación de una mayor cantidad de personal que el disponible en algunos sectores, el C.S.I.P. dará prioridad al personal perteneciente al plantel estable de FA de otros puntos de la red donde hubiere disponible.

Resumiendo ese traspaso, integrará el Acta de Trasferencia /Contrato de Concesión, el listado del personal que FA. trasfiere al ENTE, y éste acepta integrar a su planta efectiva. Este personal dependerá a todos los efectos, legal y laboralmente, del ENTE/C.S.I.P. a partir de la fecha de firma del Acta de Trasferencia, (si ella está prevista), o en inexistencia de la misma, desde la fecha de su incorporación al Plantel del C.S.I.P., la que no deberá exceder la fecha de la Toma de Posesión.

El personal de FA que el C.S.I.P. tomará a su cargo estará amparado por las condiciones del Capítulo IV de la Ley Nº 23.696 y del Título XI de la Ley Nº 20.744 (T.O.) que resulten aplicables, de acuerdo con la tabla correspondiente del Anexo VI.3.

38.2 : **Personal Clave :**

Deberá presentar el Organigrama de estructura, con perfil previsto para cada cargo Ejecutivo y de Dirección discriminando hasta el tercer nivel de decisión (Gerente General, Gerencias y Departamentos, o la nomenclatura que prevea utilizar el Oferente). En dicho organigrama constará el nombre y se acompañará curricula del personal que a juicio del Oferente sea considerado como personal clave, el que deberá cumplir los requisitos a que se hace referencia en el apartado 28.3. Asimismo se deberá acompañar el Anexo VI.2

38.3 : **Experiencia específica**

Deberá indicarse la forma en que las firmas o personas integrantes o no del C.S.I.P., que cuenten con experiencia específica en explotación ferroviaria participará en la toma de decisiones en todos los problemas operativos técnicos u organizativos derivados de o vinculados con la explotación.

El personal clave de la organización empresaria vinculado con la explotación ferroviaria (Mecánica, Vía y Obras, Operación e Inspección y Seguridad) deberá ser cubierto por personal que cuente con suficiente experiencia específica en dicha actividad.

38.4 : **Condiciones de Trabajo**

Las condiciones de trabajo que regirán el desempeño de dicho personal serán las que directamente convengan el C.S.I.P. con las asociaciones gremiales que correspondan a las diferentes funciones ejercidas.

Quedará a cargo de FA el pago de toda suma (incluyendo remuneraciones, salario familiar, salario por enfermedad o accidente, vacaciones, aguinaldo, aportes previsionales, sindicales y de la seguridad social, indemnizaciones laborales y civiles) que corresponda al personal que se transfiera al C.S.I.P., con motivo de hechos ocurridos durante la relación laboral anterior a la transferencia del contrato de trabajo. Quedan exceptuados los pagos correspondientes a indemnizaciones (antigüedad y preaviso) motivados por despidos dispuestos por el C.S.I.P. y las indemnizaciones por fallecimiento ocurridas con posterioridad a la transferencia, los que serán a cargo del C.S.I.P.. En caso de enfermedades laborales, FA y el C.S.I.P. soportarán las eventuales consecuencias indemnizatorias en forma proporcional al tiempo que el trabajador se hubiese desempeñado para cada uno y a partir del hecho dañoso. FA responderá por todos aquellos accidentes de trabajo producidos antes de la transferencia, aunque la consolidación del daño se haya producido con posterioridad. Las enfermedades inculpables serán soportadas por FA y el C.S.I.P. en proporción a los días de baja por cada enfermedad anteriores o posteriores a la transferencia, respectivamente.

La proporcionalidad de las partes en la responsabilidad de las enfermedades laborales surgidas de un hecho dañoso cuya fecha precisa no se pueda determinar, será resuelta por las partes de acuerdo con los antecedentes de cada caso particular.

Toda otra información podrá ser consultada en la Gerencia de Explotación Técnica de FA.

38.5 : **Condiciones de Trasferencia**

Desde la fecha del Contrato hasta la transferencia de la relación laboral de la totalidad de los agentes que el C.S.I.P. debe incorporar, el Concedente y FA, salvo mediando consentimiento del C.S.I.P.:

(a) no acordarán al personal nominado en el Anexo VI, incrementos salariales superiores a los que se otorgue al restante personal de FA.

(b) no crearán respecto de dicho personal nuevos adicionales, beneficios laborales, o cualquier otro género de obligaciones distintos a los que sean creados para el restante personal de FA.

(c) no introducirán, respecto de dicho personal, cambios en el contenido de sus contratos de trabajo, distintos a los que se pacten para el restante personal de FA.

(d) no adscribirán a dicho personal a cargos o funciones superiores a los que les corresponden por escalafón salvo adscripciones temporarias por razones de servicio.

(e) realizarán los actos y firmarán los documentos que sean necesarios para que el personal pase a desempeñarse a las órdenes del C.S.I.P., y

(f) permitirán que el personal a ser transferido concurra temporariamente a realizar cursos de entrenamiento. Cualquier gasto que dicho entrenamiento genere será solventado por el C.S.I.P.. La retribución del personal que se devengue durante el período de entrenamiento será pagada por el C.S.I.P..

38.6 **Procedimiento de Selección**

Para la selección del personal mencionado en el Anexo VI, FA facilitará los legajos personales, médicos, de sumarios y/o disciplinarios, controles de ausentismo y todo otro registro o documentación que sirva para identificar y seleccionar al personal a ser incorporado por el C.S.I.P..

FA ubicará, informará y citará al personal para que el C.S.I.P. pueda proceder a los exámenes de medicina laboral corriendo todos los gastos por cuenta del C.S.I.P..

FA proveerá al C.S.I.P. toda la información referente a las remuneraciones del personal cuyas posiciones se detallan en el Anexo VI y todo tipo de información referida a normas (decretos, resoluciones, convenios y actas), que hacen a los derechos y obligaciones emergentes de la relación laboral del personal mencionado.

La puesta a disposición al C.S.I.P. del personal será coordinada con FA para no obstaculizar la normal prestación del servicio ferroviario.

En ningún caso el C.S.I.P. podrá alegar imposibilidad de contratar la cantidad de personal de FA comprometida en su Oferta.

38.7 : **Obligaciones laborales devengadas a la transfe-**

rencia de los contratos de trabajo

Todas las obligaciones laborales y de la seguridad social devengadas con motivo de la relación laboral durante el mes calendario en el cual ocurra la transferencia del Contrato de Trabajo, quedarán a cargo de FA y del C.S.I.P. en proporción al tiempo trabajado durante ese mes para cada empleador antes y después de dicha transferencia.

La obligación de hacerse cargo del pago por los días que el personal tome de vacaciones correspondientes al año en que se produzca la transferencia del Contrato de Trabajo y de el sueldo anual complementario correspondiente al semestre en que se produzca la transferencia del Contrato de Trabajo, será asumida por FA y el C.S.I.P. en proporción al tiempo trabajado durante el período por el cual se calcula la obligación antes y después de dicha transferencia.

Los montos a pagar por FA serán calculados tomando en cuenta las remuneraciones que FA pague a sus demás dependientes de análoga categoría y antigüedad al tiempo en que deba liquidarse la obligación al personal. El C.S.I.P. se hará cargo de la diferencia que en cada caso corresponda abonar.

FA abonará al C.S.I.P. su parte de la obligación laboral o previsional de que se trate, dentro del plazo en que le hubiera correspondido hacerlo con arreglo a las disposiciones que regulan aquélla y, en el caso de las vacaciones, en el día inmediato anterior a la fecha en que el personal comience el período correspondiente, siempre que el C.S.I.P. haya notificado a FA dicha fecha con diez (10) días de anticipación.

Si dicha notificación se hiciera efectiva con una anticipación menor a la fijada precedentemente, la fecha de pago por FA del monto correspondiente a las vacaciones se prorrogará por el número de días necesario para completar dicho plazo.

Cuando FA incurra en mora en la restitución de lo pagado por el C.S.I.P., las sumas adeudadas: (a) devengarán desde el día siguiente al del vencimiento del plazo correspondiente el interés previsto en el apartado 32.10.2 del pliego, y (b) previa intimación por cinco (5) días por parte del C.S.I.P. a FA podrán ser descontadas del importe del Canon.

A la fecha de la transferencia del Contrato de Trabajo, FA podrá abonar directamente al personal transferido, las sumas a su cargo en concepto de vacaciones y sueldo anual complementario.

ARTICULO 39 <u>SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO</u>

Los incumplimientos del Contrato verificados por el Conceden-

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
Dr. Manuel Belgrano

te a través de sus inspecciones y auditorías darán lugar a la aplicación de sanciones que se graduarán en función de la gravedad de la infracción cometida, desde los apercibimientos indicados en el apartado 31.2, hasta multas que, cada una de ellas puede llegar hasta un cinco por ciento (5%) del monto total de la garantía de cumplimiento de contrato.

Si el valor de las multas acumuladas en dólares estadounidenses aplicadas en el período anterior de cinco años a la fecha de imposición de cada multa, sobrepasa el treinta por ciento (30%) de la garantía de cumplimiento de contrato, el Concedente podrá declarar la rescisión del contrato en los términos del apartado 40.2 e) del Pliego.

ARTICULO 40 TERMINACION DE LA CONCESION

La Concesión terminará por:

a) vencimiento del plazo;
b) resolución por culpa del C.S.I.P.;
c) rescate;
d) resolución por incumplimiento del Concedente.

Producida la terminación de la concesión por cualquier causa que fuera, las partes deberán controlar el inventario actualizado a que se refieren los dos últimos párrafos del apartado 26.11 completando el mismo a partir de la última actualización anual.

El control de inventario establecerá el estado de los bienes inventariados y deberá finalizarse dentro de los treinta (30) días de solicitado por cualquiera de las partes. De no llegarse a un acuerdo en el procedimiento de control y estado de los bienes inventariados, el mismo será efectuado por Escribano Público, asignado por el Concedente.

40.1 Vencimiento del plazo

La Concesión se extingue por el cumplimiento del plazo por el que fue otorgada con más la prórroga que se hubiese otorgado.

El vencimiento de la concesión implicará el vencimiento de las Subcontrataciones que se hubiesen realizado.

Si al vencimiento de la Concesión el Sistema Ferroviario Concedido no se encontrase con el grado de mantenimiento exigido o no se completasen o repusiesen los bienes que corresponda devolver por el C.S.I.P., no será desafectada ni devuelta la garantía de cumplimiento de contrato.

El ME y O y SP podrá aplicar la garantía de cumplimiento de contrato a la reparación o adquisición de bienes deteriorados o indebidamente retirados que debieran ser devueltos a

la finalización de la concesión, así como llevar al nivel exigido de mantenimiento a los sectores del Sistema Ferroviario Concedido.

40.2 Resolución por culpa del C.S.I.P.

El ME y O y SP podrá resolver la Concesión por culpa del C.S.I.P., con pérdida de la garantía de cumplimiento del Contrato, en los siguientes casos:

a) En los casos contemplados en el inciso 155 del artículo 61 del Reglamento de las Contrataciones del Estado (Decreto Nº 5.720/72), siendo de aplicación el inciso 156 del mismo artículo.

b) Cuando el C.S.I.P. cediera total o parcialmente el Contrato sin autorización del ME y O y SP.

c) Cuando el C.S.I.P. no tome posesión del Sistema Ferroviario Concedido, conforme las disposiciones del apartado 32.2.-

d) Cuando el C.S.I.P. incumpliese reiterada y gravemente sus obligaciones contractuales y, habiendo sido intimado fehacientemente por el ME y O y SP, no las cumpliera.

e) Cuando el C.S.I.P. incurra en abandono del Sistema Ferroviario Concedido. Se presumirá que existe abandono cuando el C.S.I.P., sin causa justificada, deje de prestar el S.I.P. en el total o parte del Sistema Ferroviario Concedido, durante más de cinco (5) días.

f) Cuando el C.S.I.P. se atrase en más de seis (6) meses en el cumplimiento del cronograma anual de inversiones y ejecución de obras presentado según apartado 18.9, teniendo en cuenta lo expresado en los apartados 18.18 y 33.8.

g) Cuando el ENTE o el C.S.I.P., según sea el caso, no cumpla las obligaciones establecidas en el Art. 29 de este Pliego.

Si la pérdida de la Garantía de Cumplimiento del Contrato no fuera suficiente para compensar los daños y perjuicios sufridos por el ME y O y SP con motivo de la resolución por culpa del C.S.I.P., el ME y O y SP tendrá derecho a exigir al C.S.I.P. y a sus garantes el pago del saldo deudor en la forma que estime conveniente.

40.3 Quiebra del SubContratista inversor-Operador

La eventual quiebra del Operador-Inversor que pudiere haber contratado el ENTE para operar el Sistema Ferroviario Concedido, obliga a la/s Provincia/s a reasumir la inmediata y

directa operación de los S.I.P. en cumplimiento de Contrato de Concesión vigente.

40.4 Rescate e Incumplimiento del Concedente

El rescate del servicio será causa de extinción de la Concesión. Se entiende por rescate a la declaración unilateral del ME y O y SP discrecionalmente adoptada, por la que se da por terminada la Concesión.

Cuando el Concedente incurra en incumplimientos reiterados y graves de sus obligaciones contractuales que imposibiliten al C.S.I.P. la prestación del servicio objeto de la Concesión, el C.S.I.P. podrá declarar la Resolución del Contrato, previa intimación fehaciente para que en el plazo de veinte (20) días regularice la situación.

En estos supuestos el ME y O y SP indemnizará los daños y perjuicios que sufra el C.S.I.P..

40.5 Devolución de los bienes inventariados, adquiridos e incorporados, al término de la Concesión

Concluída la Concesión por vencimiento del plazo contractual, volverán a FA sin cargo alguno todos los bienes que ésta hubiera cedido en concesión al inicio, en su estado normal de mantenimiento, salvo el deterioro motivado por el paso del tiempo y el uso normal. También se devolverán sin cargo aquellos bienes que reemplazaron a los que terminaron su vida útil.

La infraestructura, edificios, terrenos, equipos e instalaciones fijas en los que el C.S.I.P. hubiera realizado inversiones de ampliación, construcción, renovación, así como aquellos bienes muebles que el C.S.I.P. haya incorporado (excepto el Material Rodante) y que forman parte del equipamiento para la explotación habitual del Sistema Ferroviario Concedido, serán transferidos a FA sin cargo alguno.

El material rodante cedido por FA y que, al concluir la concesión por vencimiento del plazo contractual, tuviere vida útil remanente como así también el que con vida útil concluída no hubiese aún sido reintegrado al Concedente, deberá ser devuelto a FA, sin cargo alguno.

También deberá entregarse a FA sin cargo alguno el material rodante adquirido por el C.S.I.P. para reemplazar aquellos vehículos cedidos por FA cuyas vidas útiles se hubiesen extinguido y los técnico-económicamente no recuperables por reparación.

Con relación al material rodante que no corresponda ser entregado a FA, repuestos, órganos de parque y subconjuntos sueltos; elementos y accesorios de la vía e instalaciones fijas, herramientas de mano y material de consumo de pro-

piedad del C.S.I.P. que resulten de interés del Concedente, podrán ser adquiridos en las cantidades, condiciones y plazos de pago que las partes libremente acordasen, teniendo el Concedente, en todos los casos derecho de preferencia para la adquisición de los mismos.

40.6 Consecuencias de la Resolución por culpa del C.S.I.P.

40.6.1

En el supuesto en que el Concedente hiciera uso de la facultad que le otorga el apartado 40.2 del pliego, abonará al C.S.I.P. el monto de las inversiones efectuadas previstas en la Oferta referidas al mejoramiento del tiempo de viaje y no amortizadas al tiempo del acto que dispone la resolución, al cual se deducirá en concepto de indemnización de daños y perjuicios a favor del Concedente las sumas siguientes:

(A) Si la resolución se declara entre el primer y el décimo año de la entrada en vigencia del Contrato, inclusive, el cincuenta por ciento (50%).;

(B) Si la resolución se declara entre el undécimo y el vigésimo año de la entrada en vigencia del contrato, ambos inclusive, el cuarenta y cinco por ciento (45%).;

(C) Si la resolución se declara a partir del vigésimo primer año de la entrada en vigencia del contrato, inclusive, el cuarenta por ciento (40%);

40.6.2

La indemnización precedente deberá ser deducida con independencia de la ejecución de las garantías previstas en el artículo 31 del pliego, cuando medie, a su vez, incumplimiento de las obligaciones a las que se refiere el apartado 31.4 de aquél.

40.6.3

El Concedente asumirá el personal que, a su sólo juicio, estime necesario tomar a su cargo, en cuyo caso el C.S.I.P. se hará cargo de la indemnización por despido de aquellas personas cuyas relaciones laborales no sean transferidas al Concedente o a quien este indique.

40.6.4

A los efectos de la amortización de las inversiones efectuadas previstas en la oferta se considerará que las mismas se amortizarán totalmente en el período que va desde el año de su ejecución hasta el año de terminación de la concesión

por vencimiento del plazo (año 30).

40.7 Consecuencias de la Resolución por Rescate o Rescisión por Incumplimiento del Concedente

40.7.1

En caso de rescate o rescisión de la Concesión por incumplimiento del Concedente, el C.S.I.P. tendrá únicamente derecho a reclamar en concepto de indemnización de daños y perjuicios:

(A) El monto de las inversiones efectuadas por el C.S.I.P. y no amortizadas al momento del rescate, multiplicado por 1.25, incluyendo, sin que ello implique limitar la generalidad del enunciado, el valor de las obras realizadas o en curso de ejecución en activos que guarden relación con la explotación comercial del servicio de transporte o sirvan a éste (incluyendo, a título de ejemplo, caminos, silos, viviendas para el personal, etc.), de bienes, repuestos e instalaciones, y de los gastos devengados por servicios amortizables, estén aquellas previstas o no en la Oferta.

No se incluirán entre las inversiones aquellas que no guarden relación directa con la explotación comercial del servicio de transporte (incluyendo, por ejemplo, centros comerciales, sociales deportivos, etc.), salvo que notificado el Concedente de su realización optase por incluirlos entre los bienes que deberán serle transmitidos, y

(B) El monto indemnizatorio adicional que será determinado de común acuerdo o por el Tribunal Arbitral constituído con arreglo a lo establecido en el apartado 40.7.3, teniendo en cuenta la prueba aportada y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación imperante a la fecha del rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente.

40.7.2

Dentro de los treinta (30) días siguientes de notificada al C.S.I.P. la norma que dispone el rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente, el C.S.I.P. aportará ante la autoridad competente la prueba que acredite los daños y perjuicios sufridos con motivo del rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente.

Si las Partes no arribasen a un acuerdo sobre el monto de los valores referidos en el apartado 40.7.1, párrafos (A) y/o (B), dentro de los sesenta (60) días siguientes de la presentación a la que se refiere el párrafo anterior, cualquiera de ellas podrá requerir la constitución del Tribunal

Arbitral prevista en el apartado siguiente, a cuyo efecto propondrá el nombre del árbitro cuya designación le corresponde.

40.7.3

El Tribunal Arbitral, al que se refiere en el apartado precedente, estará integrado por árbitros juris, los que serán designados uno a propuesta del Concedente, uno a propuesta del C.S.I.P. y un tercer árbitro que será nombrado por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación; si éste no efectuara la designación dentro de los diez (10) días de solicitado por las partes, la designación será efectuada por el Presidente de la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal de la Capital Federal.

El Tribunal emitirá su laudo dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles, contados a partir de su integración.

El Tribunal Arbitral observará el procedimiento establecido en el Libro VI, Título I, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación. El laudo del tribunal relativo al monto previsto en el apartado 40.7.1, párrafo (A), será definitivo, sin perjuicio del derecho a interponer los recursos del art. 760, 2do. párrafo, del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, y el recurso extraordinario para ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, si se verificasen los requisitos de procedencia del mismo. El laudo del tribunal relativo al monto previsto en el apartado 40.7.1, párrafo (B), podrá ser apelado ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo contencioso Administrativo Federal.

Cuando la controversia sometida al Tribunal Arbitral verse tanto sobre el monto previsto en el párrafo (A) del apartado 40.7.1, como sobre el previsto en el párrafo (B) de dicho apartado, el tribunal podrá pronunciarse sobre aquellos en forma separada, si bien ambos pronunciamientos deberán dictarse dentro del plazo previsto en el segundo párrafo de este apartado.

El lapso que insuma el C.S.I.P. en aportar la documentación que le fuera requerida por el Tribunal Arbitral, no será computado a los efectos del plazo de ciento ochenta (180) días hábiles, previsto precedentemente.

40.7.4

En caso de que el Tribunal Arbitral no laude dentro de los ciento ochenta (180) días hábiles, la indemnización por daños y perjuicios resultará de adicionar al monto previsto en el apartado 40.7.1, párrafo (A), los porcentajes que se indican a continuación:

(a) treinta por ciento (30%) del monto de las inversiones efectuadas y no amortizadas al momento del rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente si éste se produce entre la entrada en vigencia del Contrato y el quinto año, inclusive;

(b) veinte por ciento (20%) del monto de las inversiones efectuadas y no amortizadas al momento del rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente si este se produce entre el sexto año y el vigésimo de vigencia del Contrato, ambos inclusive;

(c) veinte por ciento (20%) del monto de las inversiones efectuadas y no amortizadas al fin del vigésimo año de vigencia del Contrato si el rescate o rescisión por incumplimiento del Concedente se produce a partir del vigésimo primer año de la entrada en vigencia del Contrato, inclusive.

En este caso, el monto indemnizatorio al que se refiere el apartado 40.7.1, párrafo (A), será el que resulte del dictamen elaborado sobre la base de la información resultante de los estados contables del C.S.I.P. por una firma de auditores de primer nivel, que será elegida por aquél de una terna que le presente Concedente.

40.7.5

El monto de la indemnización deberá ser pagado en dinero efectivo dentro de los treinta (30) días de:

(a) la fecha en que se alcance un acuerdo sobre la indemnización, o

(b) la fecha en que quede firme el laudo del Tribunal Arbitral sobre los valores del Apartado 40.7.1, párrafos (A) y/o (B), o

(c) la fecha de notificación a las partes de la sentencia definitiva, cuando se hubiere apelado el laudo del Tribunal Arbitral, o

(d) la fecha en que el C.S.I.P. presente el dictamen previsto en el apartado 40.7.4, in fine, cuando se trate del caso allí previsto.

Transcurrido el plazo de treinta (30) días, el monto de que se trate devengará los intereses previstos en el apartado 32.10.2 del pliego.

40.7.6

Finalizado el control del inventario actualizado a que se refiere la primera parte de este artículo, el Concedente tomará posesión de los bienes para la prestación por éste,

o por quien éste indique, del servicio en el Sistema Ferroviario Concedido. Hasta el momento de la toma de posesión por el Concedente, el C.S.I.P. continuará prestando el servicio concesionado en las condiciones establecidas en el contrato, haciéndose responsable de los daños y perjuicios que pueda causar la interrrupación o la deficiente prestación de dicho Servicio.

40.7.7

En el supuesto al que se refiere esta cláusula, el Concedente:

(A) restituirá los importes pagados por adelantado en concepto de Canon; y

(B) asumirá en la fecha de traspaso de los bienes todo el personal que prestare servicios para el C.S.I.P. o reembolsará al C.S.I.P. el valor de las indemnizaciones legales que se paguen con motivo del despido de los funcionarios y agentes que se opongan a la transferencia de sus contratos. El reembolso de dichas sumas se hará efectivo dentro de los quince (15) días del requerimiento de pago que efectúe el C.S.I.P., oportunidad en la que se adjuntará la documentación respaldatoria correspondiente.

40.8 <u>Consecuencias de la destrucción o inutilización por fuerza mayor. Mora en el cumplimiento de obligaciones</u>

40.8.1

En el supuesto en que algunos de los Activos Afectados al Servicio resulten destruídos o inutilizables por caso fortuito o de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las obligaciones pactadas, deberá ser puesto en conocimiento del Concedente dentro de los diez (10) días de producido.

40.8.2

La mora en el cumplimiento de las obligaciones se considerará producida por el vencimiento del plazo, sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna.

ARTICULO 41 <u>PLAZOS PARA CONSIDERAR CIERTAS SOLICITUDES</u>

41.1

Las autorizaciones a las que se refieren los apartados XXX del pliego se considerarán otorgadas si no mediare objeción del Concedente dentro de los cuarenta y cinco (45) días de presentada la solicitud.

41.2

Las autorizaciones a las que se refieren los apartados XXX del pliego se considerarán denegadas si no mediare decisión de los treinta (30) días de presentada la solicitud.

41.3

Las solicitudes correspondientes a los puntos mencionados en los apartados XXX deberán presentarse fundadas de tal manera que permitan una correcta evaluación de ellas.

Para que la autorización automática se tenga por válida el proponente deberá, con una antelación no menor de quince (15) días a la fecha de vencimiento del plazo de cuarenta y cinco (45) días arriba mencionado, reiterar la propuesta mediante notificación fehaciente a la más alta jerarquía de la otra parte.

ARTICULO 42 SOLUCION DE DIVERGENCIAS

Si el C.S.I.P. no estuviese de acuerdo con resoluciones dictadas por la Autoridad Nacional Competente, deberá agotar la vía administrativa correspondiente, sobre la base de lo establecido por la Ley 19549, previo a la iniciación de las acciones judiciales pertinentes ante los Tribunales Nacionales correspondientes en lo Contencioso Administrativo Federal de la Capital Federal.

ARTICULO 43 SELLADO

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 3° del Decreto N° 1.105/89, reglamentario de la Ley N° 23.696, el Contrato queda eximido del Impuesto de Sellos (t.o. 1986).