

RÍO NEGRO
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO DE PASAJEROS DEL TREN PATAGÓNICO –
ETAPA II
ABRIL 2025

ÍNDICE

i. Introducción	6
i.ii. Ferrocarriles en Argentina vs. Resto del mundo	16
i.iii. La influencia socioeconómica del ferrocarril en la región	20
i.iii.i. Alto Valle de Río Negro	21
i.iii.ii. Rutas del Alto Valle rionegrino	25
ii. Marco regulatorio – Concesiones en Argentina	28
iii. Open Access	33
iv. Tren del Sur	50
iv.i. Plan de obras 2025	59
iv.ii. Plan de obras 2025 – 2035	64
v. Tren del Valle	67
v.i. Análisis técnico del Tren del Valle	67
v.i.i. Generalidades	67
v.i.ii. Alcance	69
v.i.iii. Objetivo	71
v.i.iii.i. Tren del Valle	71
v.i.iv. Estado de la red	72
v.i.iv.i. Estaciones	72
v.i.iv.i.i. Estación Cipolletti	73
v.i.iv.i.ii. Estación General Fernández Oro	74
v.i.iv.i.iii. Estación Allen	74
v.i.iv.i.iv. Estación Contralmirante Guerrico	75
v.i.iv.i.v. Estación Juan José Gómez	75
v.i.iv.i.vi. Estación Fuerte General Roca	76
v.i.iv.i.vii. Estación Padre Stefenelli	76
v.i.iv.i.viii. Estación Cervantes	77
v.i.iv.i.ix. Estación Mainqué	77
v.i.iv.i.x. Estación Ingeniero Huergo	78
v.i.iv.i.xi. Estación Enrique Godoy	78
v.i.iv.i.xii. Estación Villa Regina	79
v.i.iv.i.xiii. Estación Chichinales	79

v.i.v. Pasos a Nivel (PaN) existentes	80
v.i.vi. Vía existente	80
v.i.vii. Obras de Arte (OdA) existentes	81
v.i.viii. Análisis preliminar de la operación	82
v.i.viii.i. Cálculo de flota mínima necesaria	82
v.i.viii.ii. Cálculo del tiempo de desplazamiento	83
v.i.ix. Material Rodante	84
v.i.ix.i. Generalidades DMU CRRC	84
v.i.ix.i.i. Parámetros técnicos	85
v.i.ix.i.ii. Esquema de composición	86
v.i.ix.i.iii. Disposición del plano del tren	87
v.i.ix.ii. DMU – Triplas MATERFER – Coche motor CM 2504 y CR 2504	88
v.i.ix.ii.i. Características generales	88
v.i.ix.ii.i.i. Motores	88
v.i.ix.ii.i.ii. Generador	88
v.i.ix.ii.i.iii. Motores de tracción	88
v.i.ix.ii.i.iv. Caja de transmisión	88
v.i.ix.ii.i.v. Gálíbo	89
v.i.ix.ii.i.vi. Climatización	89
v.i.ix.ii.i.vii. Velocidad máxima	89
v.i.ix.ii.i.viii. Capacidad y Uso	89
v.i.x. Actuación sobre la infraestructura ferroviaria	90
v.i.x.i. Escenario de renovación total	90
v.i.x.ii. Escenario de mejoramiento de vías	91
v.i.x.iii. Costos de referencia	91
v.ii. Análisis social del Tren del Valle	92
v.ii.i. Perfil sociodemográfico	92
v.ii.ii. Destinos finales	93
v.ii.iii. Motivos de transporte	95
v.ii.iv. Frecuencia de uso	96
v.ii.v. Nivel de satisfacción	97
v.ii.vi. Tren de pasajeros	98

v.iii. Análisis económico financiero del Tren del Valle	101
v.iii.i. Objetivo, alcance y condicionantes del estudio	101
v.iv. FODA	106
v.iv.i. Fortalezas	106
v.iv.ii. Oportunidades	107
v.iv.iii. Debilidades	107
v.iv.iv. Amenazas	108
vi. Propuesta de lista corta – Servicios provinciales	109
vii. Conclusiones	112

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Toneladas transportadas por país en el año 2023.

Tabla 2. Tránsito Medio Diario Anual de vehículos livianos y pesados (2023).

Tabla 3. Comparativa Ley de Bases, norma modificada y Dto. Reglamentario.

Tabla 4. Cantidad de locomotoras.

Tabla 5. Cantidad de coches.

Tabla 6. Valores de mercado.

Tabla 7. Cálculo del tiempo recorrido y velocidad comercial.

Tabla 8. Cálculo de rotación y flota mínima necesaria.

Tabla 9. Dimensiones.

Tabla 10. Parámetros técnicos.

Tabla 11. Capacidad de carga de pasajeros.

Tabla 12. Costos estimados para la infraestructura de vías. Valores estimados sin IVA.

Tabla 13. Costos totales estimados de infraestructura ferroviaria sin IVA.

Tabla 14. Costo estimado de material rodante (DMU).

Tabla 15. Localidad de residencia de los usuarios.

Tabla 16. Edad de los usuarios.

Tabla 17. Lugar de destino de los usuarios de General Roca.

Tabla 18. Lugar de destino de los usuarios de Villa Regina.

Tabla 19. Lugar de destino de los usuarios de Cipolletti.

Tabla 20. Motivo de viaje.

Tabla 21. Frecuencia de uso del colectivo como medio de transporte.

Tabla 22. Nivel de satisfacción con el servicio de colectivos.

Tabla 23. Tren de pasajeros como opción de transporte.

Tabla 24. Ventajas del tren frente al colectivo.

Tabla 25. Nivel de acuerdo con un tren de pasajeros que conecte con Neuquén.

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I. Proyectos de notas, actas y acuerdos institucionales.

Anexo II. Planillas de relevamientos parciales del Tren del Sur.

Anexo III. Relevamiento de Pasos a Nivel desde Chichinales hacia Cipolletti.

Anexo IV. Relevamiento PaN y Obras de Arte.

Anexo V. Evaluación de viabilidad del tren de pasajeros del Valle.

Anexo VI. Informes de Universidades y asociaciones vecinales.

Anexo VII. Proyectos de notas, actas y acuerdos institucionales II.

Anexo VIII. Planillas de relevamientos de Infraestructura Tren del Sur II, relevamiento de Material Rodante, PaN y Obras de Arte II.

Anexo IX. Acuerdo de Operación suscrito con fecha 14 de abril de 2025 y anexos.

Link Anexos:

https://drive.google.com/drive/folders/1vxhtz8ztT8PctDCQqdYm0IL8aFDFBJWD?usp=drive_link

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo busca atender el requerimiento de la Provincia de Río Negro a través de su empresa Tren Patagónico S.A. de dar continuidad al desarrollo de los servicios de transporte ferroviario en la línea sur del Ramal Roca, comprendiendo las redes desde Viedma hasta Bariloche, la denominada “La Trochita” desde Ing. Jacobacci hasta Esquel, la operación del sector ferroviario entre Carmen de Patagones y Viedma, como así también la decisión de incorporar el servicio ferroviario de pasajeros en el otro ramal de la línea Roca vinculada al Alto Valle y sus conexiones con la provincia de Neuquén.

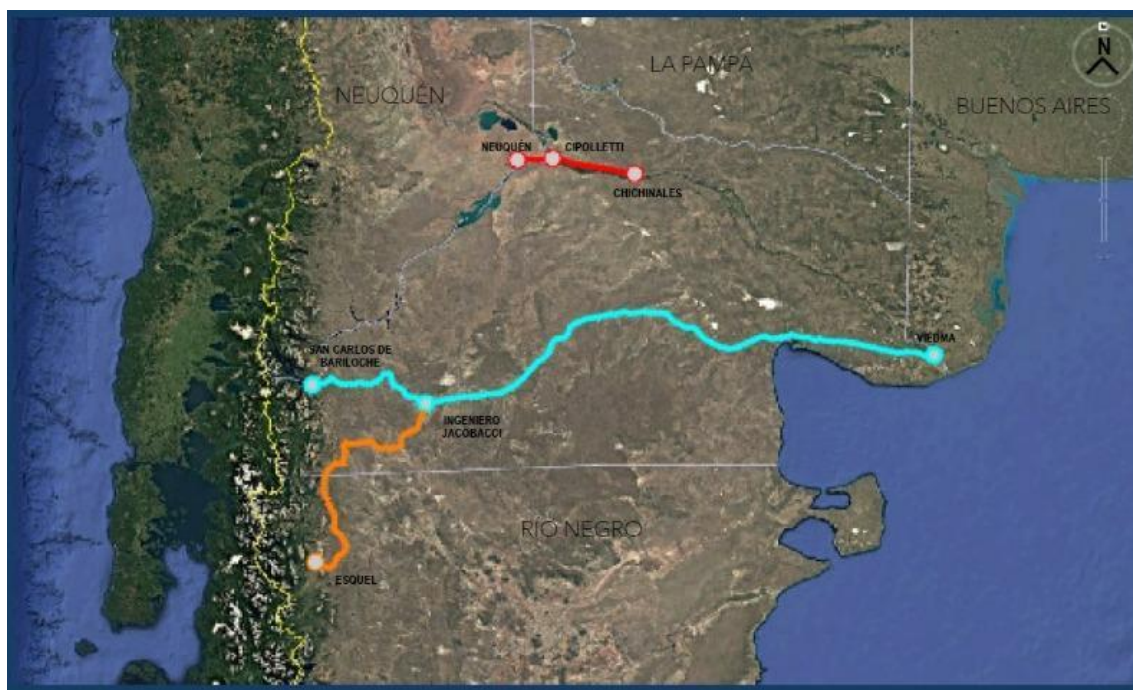


Imagen satelital de las redes Línea Sur y Alto Valle. Archivo propio.

En ese marco, este primer informe parcial da continuidad a la Etapa I oportunamente presentada ante el organismo, contemplando en esta nueva intervención el asesoramiento, asistencia técnica, legal y económica a partir de la propuesta de nuevos desarrollos y los lineamientos establecidos por las autoridades provinciales como así también los requerimientos que en esta materia viene impulsando el Estado Nacional.

El transporte ferroviario en el mundo ha ido evolucionando y mutando según las nuevas necesidades de mercado, las estrategias de comunicación y, fundamentalmente, considerando la complementación de los modos de transporte y la optimización de los recursos e inversiones.

Teniendo en cuenta lo citado y el desarrollo productivo, territorial, económico, social y cultural de las diferentes regiones de nuestro país, este sistema como otros requiere de la planificación y diseño de inversión, pero la

particularidad del sistema ferroviario redundando no solo en los montos de inversión sobre la red existente o el trazado de nuevas redes sino y con ello, el estudio de las intervenciones, espacios necesarios para la operatividad, desarrollo de la región, proyección de nodos logísticos, entre otros, por lo cual requiere de una planificación delineada a corto, mediano y principalmente a largo plazo.

A lo indicado debe adicionarse el impacto que cualquier desarrollo tiene sobre el medio ambiente y las comunidades circundantes afectadas directa o indirectamente, en su mayoría positivamente, pero en algunos casos estos aspectos socioambientales aparejan negatividades que deben ser contempladas y atendidas en función del bien común y apreciando las externalidades existentes como por ejemplo la accidentología.

En ese sentido, las propuestas y acciones a adoptar como resultante de los análisis efectuados, deben exhibir una visión integral del sistema de transporte y el carácter multimodal que reviste, optimizándolo en cumplimiento de las premisas que requieren los tiempos actuales

El transporte ferroviario en la provincia de Río Negro es la consecuencia de su política de Estado, decisión que a lo largo de los años se tradujo en el desarrollo de lineamientos y estrategias dirigidos a su revitalización, tanto para el transporte de pasajeros, el turístico y el de cargas, es un agente mitigador de riesgos estructurales con importancia socio-productiva en cada una de las localidades que atraviesa, para la provincia es relevante su vinculación con los modos de transporte automotor y portuario.

Los beneficios de este sistema no se limitan a mejorar la eficiencia del transporte en sí mismo, incluyen los múltiples impactos positivos derivados de la reducción del consumo de combustibles fósiles y de emisiones de gases de efecto invernadero, y aquellos relacionados a la accidentología y siniestros, cuyo impacto es difícil de cuantificar, pero sin dudas modifican la realidad de la población en su conjunto.

Otro aspecto importante es la planificación de sistemas multimodales y las proyecciones de nodos logísticos que permitan el desarrollo de polos productivos o industriales y las comunicaciones de pasajeros de tránsito, trabajadores y habitantes de las zonas involucradas.

A fin de contextualizar se efectúa un resumen de la historia del sistema ferroviario particularmente de la Provincia de Río Negro.

Desde mediados del siglo XIX, comienza la expansión del sistema ferroviario desde el puerto de Buenos Aires hacia diferentes puntos del territorio, en su mayoría con capitales británicos que construían las redes y luego las operaban, enfocados en la posibilidad de exportación de la producción del país para su venta en el resto del mundo.

Dentro de ese marco nace, en el año 1862, la compañía Buenos Aires Great Southern Railway (BAGS), que fue la encargada de expandir las vías desde la Ciudad de Buenos Aires hacia el sur del país, iniciando su recorrido en Constitución para dirigirse mediante los diferentes ramales a la Provincia de Buenos Aires, Río Negro, Chubut y Neuquén.

En el año 1917 llega el tren a Ingeniero Jacobacci, un pequeño pueblo ubicado en la zona de la meseta central del sur de Río Negro. En el año 1921 se planifica la conexión entre las provincias de Río Negro y de Chubut.

El proyecto de conectar la estación Ingeniero Jacobacci con Esquel, mediante la construcción de un trazado de 402 km, culmina 24 años después con La Trochita al llegar a la estación de Esquel.

Por su parte la Provincia de Neuquén, es atravesada por la Línea Roca ramal que contempla en este desarrollo un recorrido de 741 km desde la Ciudad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, para culminar en la ciudad de Zapala provincia de Neuquén, cruzando en su trayecto a las Provincias de La Pampa y Río Negro.

Cabe mencionar que el año 1902 se produjo la inauguración del puente ferroviario sobre el río Neuquén, que permitió la unión de la Ciudad de Neuquén con Buenos Aires, obra de ingeniería que fue la impulsora del crecimiento de la zona aledaña a la estación ferroviaria donde se desarrolló el centro de la ciudad, y la implantación de los edificios de la antigua colonia ferroviaria, que aún hoy se mantienen en pie.

El ferrocarril permitió el transporte de personas y mercancías, principalmente en la década del 30 de la producción frutícola de la zona de manera más rápida y eficiente, y facilitó la conexión con otras ciudades y regiones del país, convirtiéndose en esos años en una pieza fundamental para el crecimiento económico y social de la región.

En 1985 el Congreso de la Nación sancionó la Ley N° 23.253, mediante la cual se autorizó la construcción de un tramo ferroviario que conectaría la Punta del Riel Zapala con el límite de Chile, en el entendimiento de la importancia geopolítica y de las oportunidades económicas que representaba para las exportaciones. Este proyecto, conocido como Ferrocarril Transandino del Sur, permitiría conectar con los ferrocarriles chilenos en la comuna de Victoria, uniendo los puertos de Bahía Blanca (Argentina) y Talcahuano (Chile).

El proyecto fue objeto de modificaciones, análisis de nuevas alternativas, suscripción de acuerdos y nuevas normas de promoción, pero a la fecha no logró plasmarse para su ejecución.

Hasta el año 1993 los servicios de pasajeros entre Plaza Constitución – Neuquén y Zapala fueron operativos, retomando la operación del primer tramo del servicio el 21 de julio de 2015, luego de efectuar las reparaciones del puente ferroviario sobre el Río Neuquén y el reacondicionamiento de la estación homónima.



Puente sobre el Río Neuquén.

Cabe destacar que la Provincia de Neuquén ratificando su compromiso de vinculación con el país trasandino, construyó a su costo y cargo 20 kilómetros de vías desde la ciudad de Zapala - punta riel de la línea Roca - hacia la cordillera de Los Andes. Dicho tramo de traza ferroviaria nunca fue anexado al troncal principal perteneciente al Estado Nacional y continúa bajo la titularidad de la provincia.

Durante el año 1946 se produce el proceso de nacionalización de los ferrocarriles agrupando en seis líneas la totalidad del sistema, pasando la línea Ferrocarril del Sud a llamarse Ferrocarril General Roca. Pero desde el año 1989 mediante la sanción de la Ley N°23.696 de Reforma del Estado y su Decreto reglamentario, se inició el proceso de reestructuración del sector público nacional, utilizando diversas figuras jurídicas para transferir a manos privadas las distintas actividades desarrolladas por el Estado en la economía nacional.

En ese contexto por el Decreto N°666/89 se ordenó la intervención de Ferrocarriles Argentinos procediendo a privatizar mediante la figura de concesión, a los ferrocarriles del AMBA y posteriormente fueron concesionados los ferrocarriles que por su rentabilidad resultaban atractivos para los capitales

privados. Por su parte, los ramales que no revestían interés para las empresas privadas fueron incluidos en el Decreto N°532/92 por el cual se convocó a los gobiernos provinciales en cuyo territorio se desplegaran ramales ferroviarios en actividad o clausurados, a efectos de manifestar su interés en que se les transfiera en concesión la explotación integral de los mismos para dar continuidad a la prestación de un servicio con beneficio social.

Ante tal situación y considerando el desinterés existente por parte de las empresas privadas en los ramales Bahía Blanca-Bariloche e Ingeniero Jacobacci-Esquel, el Poder Ejecutivo Provincial de Río Negro decidió iniciar negociaciones con el Poder Ejecutivo Nacional tendientes a dar continuidad a la prestación de servicios en la Provincia.

Con fecha 10 de julio de 1992 el Poder Ejecutivo Nacional suscribió el Decreto N°1168 por el cual se suprimió a partir del 31 de julio de ese año, los servicios de pasajeros interurbanos prestados por las empresa Ferrocarriles Argentinos y estableció que en caso de plantearse intereses provinciales en el sostenimiento, total o parcial, de dichos servicios, el estado participará en la cobertura del déficit hasta el 31 de diciembre de 1992, debiendo cada provincia asumir el cincuenta por ciento (50%) del mismo, pero estaría a partir del 1ro de enero de 1993 a cargo de la provincia la totalidad del déficit del servicio.

Asimismo, la norma estableció la explotación mediante la constitución de un ente provincial o interprovincial, que actúe como concesionario del Estado Nacional prestando el servicio interurbano de pasajeros y pagando peaje al concesionario de cargas por la utilización de la infraestructura, permitiendo la subcontratación con la limitación de la responsabilidad y conducción del servicio concedido.

Los meses subsiguientes al dictado del Decreto N°1168/92, estuvieron signados por negociaciones entre la Nación y la Provincia, dejando como uno de los resultados la Provincialización del Servicio Ferroviario y la explotación provisoria hasta la adjudicación a estos a operadores privados. Esas medidas se plasmaron en el Decreto – Ley 2/93, que fuera ratificado por la Ley Provincial N°2598.

Las mencionadas normas dieron lugar al dictado del Decreto Provincial N°178 por el cual se creó SERVICIOS FERROVIARIOS PATAGÓNICOS – SEFEPA, encargada de desarrollar las acciones necesarias para la recepción, explotación y/o entrega en concesión al sector privado de las líneas, ramales, servicios afectados al transporte ferroviario, que eran transferidos a la órbita provincial.

Con fecha 11/03/1993 se suscribió el convenio con la finalidad de implementar la transferencia en concesión de la Explotación de Servicios

interurbanos de Pasajeros Plaza Constitución – Bariloche, mediante la constitución de un ente de carácter interprovincial que actuaría como concesionario del Estado Nacional, estableciéndose que la Provincia asumiría la totalidad de las obligaciones y responsabilidades vinculadas a la prestación del servicio público a partir del 12/03/1993, en orden a lo establecido en el Decreto N°1168/92 prorrogado por el Decreto N°2388/92.

Como aspectos salientes del proceso podemos destacar que:

El Concedente afectó a la Provincia el personal de planta permanente bienes inmuebles y material tractivo y rodante de Ferrocarriles Argentinos necesarios para la explotación del servicio a partir del 12/03/93.

Se definió el lapso de concesión en treinta (30) años a partir del 12 de marzo de 1993, prorrogable por periodos de diez (10) años a solicitud de la Provincia, previa conformidad de la Autoridad de Aplicación y debiendo solicitarse con no menos de seis (6) meses de antelación.

La Provincia podía prestar servicios interurbanos de pasajeros en todas sus categorías y anexos o servicios derivados de él (transporte de automóviles, paquetería, etc.), de correos, transporte de encomiendas. Quedaba excluido el servicio de cargas por estar determinada la forma de realización de este en el Decreto N°532/92

Con posterioridad y teniendo en cuenta el vencimiento del plazo expresado, se suscribió ad-referéndum de la Legislatura Provincial y del Poder Ejecutivo Nacional el 22 de Julio de 1993 entre el Estado Nacional y la Provincia de Rio Negro un nuevo contrato de concesión denominado “Convenio para la Explotación Integral”, del ramal perteneciente a la línea General Roca-Domingo Faustino Sarmiento, desde el límite interprovincial entre la Provincia de Rio Negro y la Provincia de Buenos Aires hasta punta de rieles de la Estación San Carlos de Bariloche en trocha de 1,676m., y desde la Estación Ingeniero Jacobacci del referido ramal hasta el límite interprovincial con la Provincia de Chubut, en trocha de 0.75m.

Cabe destacar que, respecto a la ratificación, la Provincia lo validó por la Ley N° 2777 promulgada el 10/05/1994.

Ante tal escenario y a los efectos de regularizar la situación hasta la firma del acuerdo definitivo, la Provincia de Rio Negro instó a la firma de un Permiso de uso de la red ferroviaria comprendida entre el límite interprovincial con la Provincia de Buenos Aires hasta la punta de rieles de la Estación San Carlos de Bariloche, perteneciente a la Línea Roca-Sarmiento, norma suscrita el 27 de agosto de 1993, y que actualmente legitima la operación del sistema ferroviario Viedma – Bariloche e Ingeniero Jacobacci limite interprovincial con la Provincia de Chubut.

Es preciso destacar que el artículo 6° de este permiso, suple de alguna manera la falta del Acta de Toma de Posesión, ya que establece que "la Provincia toma posesión del sector en que se autoriza el permiso de uso simultáneamente con la firma del presente convenio". Por su parte, el 2 de diciembre de 1993 se celebró con la Provincia de Buenos Aires, representada por la entonces Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), un acta acuerdo por la cual se programaron los servicios ferroviarios que ambas provincias prestarían de forma independiente entre Plaza Constitución y San Carlos de Bariloche, detallando los derechos de tráfico de cada una de ellas, asumiendo el compromiso de formalizar acuerdos que involucren aspectos comerciales y operativos, como también lo relativo a peaje, horarios, frecuencias y servicios complementarios.

El 2 de junio de 1994 la legislatura de la Provincia de Rio Negro sancionó la Ley N° 2781 facultando al Poder Ejecutivo a crear una sociedad anónima denominada Servicios Ferroviarios Patagónicos. Dicha norma definió las principales características de la sociedad: objeto, confirmación del capital social, denominación y domicilio.

Merituada la situación y evaluando los convenios firmados a la fecha, como así también considerando los aspectos inconclusos y la necesidad de poner coto a esa coyuntura, se suscribió entre el Estado Nacional y la Provincia de Rio Negro el Acta Acuerdo de fecha 25 de agosto de 1994, documento por el cual se definirían los temas pendientes a la fecha acordando para ello las tareas a cargo de cada uno de los organismos firmantes.

La Ley de creación de SEFEPA SA autorizó al estado provincial a realizar los aportes de capital, a transferir los bienes recibidos de Ferrocarriles Argentinos en el marco de los convenios y la transferencia de los bienes adquiridos a la empresa española por parte de la provincia y a ser afectados al servicio.

Cabe aclarar que los bienes del Estado Nacional otorgados para el cumplimiento de la prestación del servicio deberán ser restituidos al Estado concedente al momento de la finalización de la concesión, salvo disposición en contrario, considerando el efecto que el buen uso y el paso del tiempo pueda ocasionar a los mismos. En el caso de los bienes adquiridos por el concesionario y afectados a la prestación del servicio, son de propiedad de éste y quedarán en su poder, salvo acuerdo de parte.

Es dable destacar que SEFEPA y la actual empresa operadora TREN PATAGONICO SA, adquirieron para el normal desarrollo y operación de los servicios, material ferroviario, bienes muebles registrables -vehículos automotores- y no registrables como mobiliarios celulares, computadoras, todos ellos pasaron a integrar el patrimonio de la Sociedad Anónima.

Actualmente Tren Patagónico S.A. opera servicios de pasajeros y de carga. El recorrido parte desde Viedma hasta Bariloche con un total de 12 estaciones: Viedma, San Antonio Oeste, Valcheta, Ramos Mexía, Sierra Colorada, Los Menucos, Maquinchao, Ing. Jacobacci, C. Onelli, Comallo, Pilcaniyeu y Bariloche.

Por otra parte, se presta el servicio turístico Expreso Río Negro desde la estación Bariloche hacia la estación Perito Moreno. Además, cuenta con otro servicio turístico brindado por la formación denominada La Trochita, partiendo desde la estación Ingeniero Jacobacci hacia Empalme Km. 648 con un trayecto de 15 kilómetros durante el período invernal o en primavera-verano con el recorrido de 43 kilómetros hasta Ojos de Agua.

La red correspondiente al Tren Patagónico que inicia en Viedma y se dirige a Bariloche, consta de 825 km. con una trocha de 1,676 mts., mientras que el empalme hasta Esquel (La Trochita) consta de 230 km. con una trocha de 0,75 mts.

Corresponde destacar que la Provincia de Río Negro se encuentra atravesada por otra red férrea que, con relación a la carga, es operada por la empresa Ferrosur Roca S.A., titular de la concesión desde el año 1993 y cuya vigencia contractual fue prorrogada de manera precaria hasta el 10 de septiembre de 2025 por la Resolución N° 991 de fecha 27 de septiembre de 2024 del Ministerio de Economía de la Nación.

Como se mencionara, esta línea une las Provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén, siendo las ciudades de Río Colorado, Choele Choel, Darwin, Chichinales, Villa Regina, Padre Stefanelli, General Roca, Allen, Cipolletti, Contraalmirante Cordero, Neuquén, Plaza Huincul y Zapala las más importantes en los territorios provinciales de Río Negro y Neuquén. La concesionaria Ferrosur Roca S.A., transporta arena, cal, cemento, yeso, piedras, productos químicos y petroquímicos, pasta celulosa, coque, entre otros. Es de destacar la importancia que reviste el ramal, debido al potencial transporte de insumos necesarios para la explotación de los recursos localizados en las reservas de Vaca Muerta, así como también derivados de explotación minera, y la demanda de las economías regionales, explotación frutícola y otros.

Continuando con el marco normativo que nos permite ubicarnos y comprender las distintas medidas adoptadas por los poderes ejecutivos, tanto nacional como provinciales, debemos resaltar la sanción de la Ley 26.352, cuyo objetivo es el reordenamiento de la actividad ferroviaria. Se crearon para el cumplimiento de dicho propósito dos sociedades estatales, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), hoy ADIF S.A., que tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de

control de circulación de trenes; y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), hoy SOF S.A.U., que tiene a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de sistemas de control de circulación de trenes.

Las citadas Sociedades, son una de las herramientas con las que el Estado Nacional contaba y cuenta, para instrumentar los mecanismos necesarios y conducentes para la reconstrucción, rehabilitación y modernización del sistema ferroviario, pudiendo no solo plasmar y ejecutar estas acciones y la política de estado, sino también concluir el proceso iniciado en el marco de la emergencia oportunamente declarada, participar en la reversión de las concesiones con la correspondiente evaluación del nivel de cumplimiento de las obligaciones a cargo de las partes, conciliando las cuentas, la totalidad de los pasivos y activos, el inventario patrimonial de bienes muebles e inmuebles y toda cuestión vinculada con la ejecución de los contratos.

Con este nuevo esquema institucional Tren Patagónico suscribió acuerdos, por una parte, con SOFSE para contar con material ferroviario, como por ejemplo tolvas, como así también un nuevo esquema de operación Viedma-Bahía Blanca, con ADIFSE para el desarrollo del transporte de cargas.

Actualmente la empresa presta dos servicios de cargas, uno de ellos une a la localidad de Aguada Cecilio con la ciudad de San Antonio Oeste, y el segundo de ellos conecta a San Antonio Oeste con la ciudad de Bahía Blanca.

El primero de los servicios se origina en la localidad de Aguada Cecilio donde se encuentra en las cercanías una cantera de extracción de piedra caliza, que es trasladada hacia la ciudad de San Antonio Oeste donde la planta de Álcalis de la Patagonia SAIC (ALPAT) la utiliza en su proceso productivo.

En el segundo servicio de carga la empresa ALPAT envía mediante dicho tren su producción de carbonato de sodio (ALPAT es la única empresa productora de carbonato de sodio de Sudamérica) desde San Antonio Oeste hacia la ciudad de Bahía Blanca, donde las empresas concesionarias Ferrosur Roca S.A. y Nuevo Central Argentino S.A. trasladan el producto hacia la Provincia de Tucumán, ya que el carbonato de sodio es utilizado como insumo en el proceso de extracción de litio en el norte del país.

Por su parte la Ley 27.132 declaró de interés público nacional y objetivo prioritario del país, la reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, y la incorporación de tecnologías y servicios.

Estableciendo la participación público-privada en la prestación de los servicios, interconexión de los sistemas ferroviarios e intermodalidad de transporte, y la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria, para cargas y para pasajeros, entre otros.

Asimismo, en ese marco y considerando necesario priorizar la reactivación de sectores estratégicos en la traza ferroviaria argentina, mediante la implementación de servicios que permitan la distribución de recursos de manera más equitativa, el entonces ministro de Interior y Transporte por Resolución N° 1281/2015 asignó a la SOFSE la operación del servicio interjurisdiccional ferroviario de pasajeros denominado Tren del Valle, entre las estaciones Neuquén Pasajeros y Cipolletti, restableciendo con esta medida la conexión entre las dos provincias por medio del ferrocarril General Roca de pasajeros.

En idéntico sentido por Resolución N° 97/2021 el ministro de Transporte asignó a SOFSE el tramo comprendido entre las estaciones Plottier - Neuquén de pasajeros en la Provincia de Neuquén.

En noviembre del 2021 se iniciaron las obras para la construcción de 6 apeaderos intermedios entre Neuquén y Plottier, quedando en mayo de 2023 la totalidad inaugurados, estos son: ETON (Estación Terminal de Ómnibus de Neuquén), Aeropuerto (Aeropuerto Internacional Presidente Perón), Barrio Unión, Ignacio Rivas, El Cholar y Constituyentes. Actualmente los servicios se prestan cada dos horas aproximadamente, de lunes a viernes entre las 6 y las 22hs.

Es menester destacar que con las nuevas políticas anunciadas por las autoridades nacionales, la Provincia de Río Negro manifestó la intención y la profunda convicción no solo de continuar con la concesión del sistema actual, sino de ampliar su desarrollo provincial con nuevas prestaciones y avanzar en la mejora integral del sistema ferroviario bajo la esfera provincial, destacando que la reglamentación actual de acceso abierto, puede aportar ingresos que colaboren en los gastos e insumos para el mantenimiento de la red, pero también enfrentarse con las políticas desarrollistas de largo plazo a las que aspira la provincia.

En tal sentido se suscribió con fecha 29 de noviembre del 2023 un Acta Acuerdo con ADIFSE y SOFSE donde las Partes declararon su interés en la continuidad de la prestación de los servicios ferroviarios por parte de la Provincia, es decir, hacer efectiva la prórroga del Contrato de Concesión oportunamente suscripto y así también la reactivación de los servicios urbanos de pasajeros Cipolletti – Neuquén, Villa Regina – Plottier y Villa Regina – Gral. Roca – Cipolletti – Neuquén – Plottier – Zapala; para lo cual se acordaron tareas de coordinación

y el desarrollo de acciones individuales y/o conjuntas que coadyuven a la viabilidad técnica, operativa y económica – financiera para su ejecución.

Ahora bien, las proyecciones y planificación que la Provincia de Río Negro ejecutó y hoy profundiza, debe encausarse en lo previsto dentro de los sistemas normativos de todos los modos de transporte tanto nacionales como provinciales, que han acompañado y atravesado los distintos avatares que siguieron las distintas políticas de Estado al respecto.

En ese sentido nos encontramos con normas que han ido mutando desde esquemas estatales a privatizaciones, de sistemas absolutamente nacionales y concentrados a sistemas descentralizados con sociedades estatales a cargo de la prestación de los servicios.

Es por ello que resulta de vital importancia no solo planificar las inversiones como se señalara anteriormente, sino diseñar políticas públicas que conciban al transporte ferroviario como sistema integral, regulando y estructurando institucionalmente la actividad, estableciendo mecanismos para garantizar el marco legal consistente y estable, donde cada uno de los actores involucrados ejerza las funciones y competencias propias, de manera tal de brindar mayor seguridad en la prestación de los servicios y de contribuir al desarrollo económico y al bienestar social de la provincia y del país.

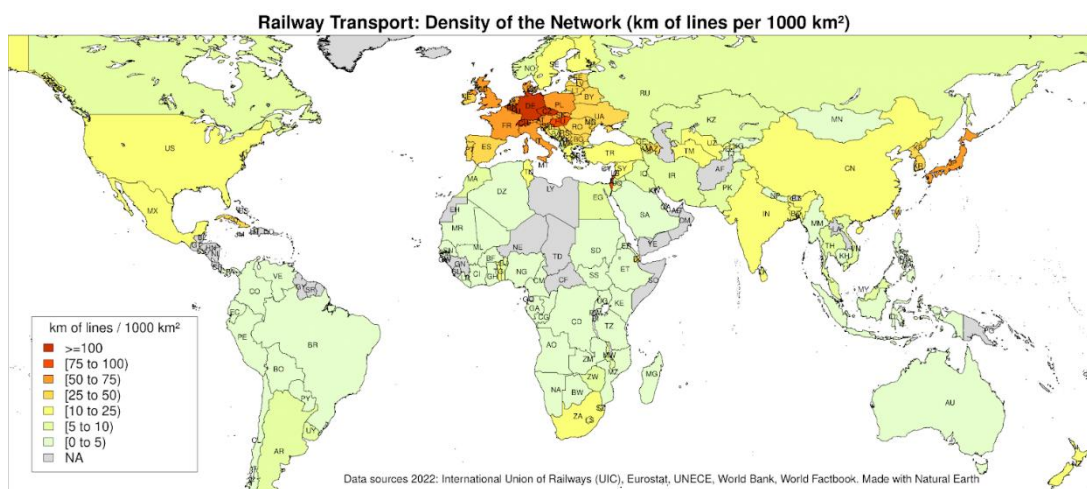
Los objetivos que se plantea la Provincia de Río Negro están siendo redefinidos considerando la tecnología imperante en cada momento, las nuevas condiciones operativas, los lineamientos de gestión, de manera tal de avanzar hacia un servicio de excelencia. A tales efectos, se deberán definir las competencias y adaptar el sistema a través del trabajo conjunto de los actores del sistema y las decisiones que se tomen a partir del reconocimiento de los siguientes tres conceptos, seguridad, operatividad y economía.

En orden a los objetivos del presente trabajo, cabe mencionar algunos aspectos centrales del sistema del transporte ferroviario en la Argentina y en distintas partes del mundo.

1.1. Ferrocarriles en Argentina vs. Resto del mundo

Una comparación del sistema ferroviario argentino con otros importantes en el mundo muestra que es relativamente extenso en su red, pero reducido en su nivel de actividad en el transporte de cargas. La densidad de uso de la red (millones de toneladas por km de vía) es de 0.5 para Argentina; en Canadá es 4.4, en Estados Unidos 12.7, en la UE 1.3, en Rusia 21.9 y en China 38.5 (UIC, 2008).

Por su parte, la información de la UIC correspondiente al año 2022 surge del siguiente mapa, en donde se observa un incipiente crecimiento en el transporte de carga de la Argentina.



Mapa tomado de: <https://uic.org/support-activities/statistics/>

No obstante, se considera que el análisis del desempeño de los ferrocarriles de carga en Argentina es conveniente realizarlo en el contexto de los sistemas ferroviarios de América Latina; las comparaciones con otros sistemas del mundo, que responden a tipos, densidad de demanda, configuración territorial y otros factores que suelen ser muy diferentes a los locales, puede llevar a conclusiones que resulten inapropiadas a la hora de establecer políticas públicas. Un estudio elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) brinda un análisis completo sobre el tema (Kohon, 2011), que es el adoptado en este informe. En el contexto Latinoamericano los ferrocarriles de Brasil, México y Colombia ocupan los 10 primeros lugares por las toneladas-km transportadas, concentrando el 84% del tonelaje regional. La minería es relevante en al menos cinco de ellos.

Los resultados del informe del BID muestran que Latinoamérica cuenta con 36 empresas ferroviarias de cargas (de las cuales 32 son de gestión privada) y que la actividad ferroviaria está dominada por la minería: aporta alrededor de 390 millones de toneladas (62%) de los 626 millones de toneladas ferroviarias transportadas en 2008. La mayor parte del tráfico minero es de hierro y carbón (370 millones de toneladas).

La minería es prácticamente el único tráfico que – dados los enormes tonelajes en juego - sólo posee una limitada competencia camionera y puede financiar la expansión de las redes ferroviarias. Como ejemplo se destaca una única empresa brasileña (Vale do Río Doce) que moviliza 237 millones de toneladas, el 38% del tráfico latinoamericano.

También los principales proyectos están ligados a la minería:

- Ferrovia Norte-Sul (Brasil, 2.160 km), Ferrovia Oeste Leste (Brasil, 1500 km), Estrada de Ferro Carajás (Brasil, duplicación de vías, 605 km).
- Interconexión Ferroviaria entre las Redes Andina y Oriental (Bolivia, 400 km).
- Ferrocarril Andahuaylas-Marcona (Perú, 550 km) y Ferrocarril de Las Bambas (Perú, 150 km).
- Ferrocarril del Norte de Colombia (entre La Loma y Ciénaga, duplicación de vías, 191 km).
- Proyecto Potasio (Argentina, 370 km).

El desempeño operativo de los ferrocarriles argentinos a la fecha debe ser analizado frente a operadores comparables, con tráfico fundamentalmente no-minero.

En ese contexto la dimensión de los operadores ferroviarios argentinos y su performance operativa se encuentra en un nivel intermedio: definitivamente más chico que el de los grandes (como los de Canadá o México) y por encima del mejor de los más pequeños tal como la Empresa Ferroviaria Oriental de Bolivia.

Tabla 1. Toneladas transportadas por país en el año 2023	
PAÍS	TONELADAS TRANSPORTADAS
Argentina	19.074.111
Brasil	531.000.000
México	131.000.000
Colombia	135.964.213

Según Panorama do Setor 2023-2024 Boletim de Informações Gerenciais - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE // CNRT-GFGF ANUARIO ESTADÍSTICO 2023- RED FERROVIARIA DE TRANSPORTE DE CARGAS // Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2024). Dirección de Estadística Ferroviaria. Anuario Estadístico Ferroviario 2023. Ciudad de México. // <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11666/en-2023-se-movilizaron-mas-de-135-millones-de-toneladas-de-carga-por-las-vias-del-pais/>

El crecimiento del tráfico de cargas y el de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires, junto a la reducción de los servicios de pasajeros de larga distancia, modificaron la matriz productiva del sistema ferroviario argentino.

La actividad ferroviaria del país está ahora dedicada principalmente a dos de las “líneas de negocio” ferroviarias: la carga y los pasajeros principalmente en la Ciudad de Buenos Aires, que concentran el 98% de las Unidades de Tráfico (Las Unidades de Tráfico son la suma de las toneladas-km y los pasajeros-km). El nivel total de actividad creció levemente, pero su estructura se modificó sensiblemente al minimizarse el transporte interurbano de pasajeros. Esos servicios con excepciones destacables entre las que se encuentra la Provincia

de Río Negro con Tren Patagónico fueron discontinuados en el año 1992, y no obstante un decreto del año 2004 dispuso restablecerlos (1261/04) su actividad es mínima, del orden del 2% del mercado.

El Plan Ferroviario Nacional 2012-2023, elaborado por las autoridades de Transporte Ferroviario, contenía proyecciones de cargas por corredor y apuntaba a potenciar la participación del ferrocarril, en el transporte de cargas y de pasajeros, y al desarrollo de redes transnacionales para vinculación con el Mercosur. Las proyecciones por corredor proponían crecimientos diferenciales; se destacaban el crecimiento de la línea FFCC Belgrano actualmente siendo operada por Belgrano Cargas y Logística SA y con un proceso de privatización en marcha y por otra parte se planificó el desarrollo del proyecto Norpatagónico. El plan suponía importantes inversiones y se encontraba en progreso su puesta en marcha.

En adición a la revisión de planes oficiales, para este informe se ha realizado un análisis preliminar de los 17 complejos exportadores que reconoce el INDEC (que dan cuenta del 80% de las exportaciones), considerando como de orientación ferroviaria a aquellos que involucran transporte de productos que son transportados frecuentemente en ferrocarril, en Argentina o en otros países.

Las perspectivas de desarrollo de la estructura productiva apuntaban a un crecimiento más que proporcional de cargas con orientación ferroviaria (del 50% actual al 60% en 2020, medidas en valor), lo que implica un crecimiento del 4.7% anual; el valor medio crecería de US\$ 530 a US\$ 620 por ton.

Del análisis de los planes revisados podemos concluir que la composición de la estructura productiva se mantendría, con un incremento de la industrialización de materias primas en el país, sustitución de importaciones de algunos bienes elaborados y mayor valor agregado de los productos de exportación. Según esa visión, los patrones de localización geográfica de actividades mantendrían la distribución actual, más allá de las intenciones del PET de distribuirlas más armónicamente en el territorio nacional. Desde el punto de vista de la demanda de transporte, los mayores crecimientos en tonelaje son esperables en granos, sus sub-productos y materiales de construcción. Una mayor industrialización para atender el mercado interno y para exportación demandará una logística de calidad y mayor complejidad: menor transit time, mayor precisión en las entregas, cadena de frío, etc. En la mayoría de estos casos, el ferrocarril sólo podrá incorporarse mediante la intermodalidad y el contenedor.

Aún sin estudios básicos de demanda – como sería deseable - es evidente que el ferrocarril cuenta con grandes posibilidades de expansión, por transferencia modal de tráficos existentes y por nuevos movimientos. En cuanto a la primera el potencial es enorme, particularmente en granos. En los tráficos

incrementales, los granos también aparecen como el principal candidato para expandir la actividad ferroviaria, ya que el PEA considera un incremento del orden de 60 M de ton.

Algunos de los trabajos existentes establecen incluso metas para el transporte ferroviario: el Plan Ferroviario Nacional 2012-2023 propuso triplicar para 2023 las toneladas transportadas por ferrocarril en 2010. Otros estudios (Roccatagliata, Basadonna y otros, 2011) propusieron alcanzar los 122 millones de toneladas en 2020, lo que significaba quintuplicar el nivel de actividad de 2010. Aún con sus discrepancias, estos análisis indicaban claramente el potencial de desarrollo ferroviario y confirmaban las conclusiones expuestas, en que el estancamiento ferroviario en Argentina ha obedecido a restricciones en la oferta y no a carencia en la demanda de cargas.

El desarrollo de la matriz productiva de cargas nos permite pensar en la planificación integral de la recuperación del sistema ferroviario provincial, sabedores que estas inversiones en la infraestructura permiten conjuntamente la recuperación integral del sistema de transporte de pasajeros, completando así el circuito virtuoso, atento que el transporte de pasajeros en la región, como en los distintos países, reviste la tarea de comunicar ciudades en territorios de mucha extensión, que quedarían aislados de no existir este medio de transporte.

1.3 La influencia socioeconómica del ferrocarril en la región

Es necesario destacar que el Tren Patagónico logra poder comunicar a las ciudades rionegrinas permitiendo el transporte de pasajeros entre sus ciudades situadas entre la cordillera y el mar. La importancia de este medio de transporte radica en que, si se quisiera realizar dicho recorrido mediante otros medios de transporte, auto, micros de larga distancia o camiones, debería realizarse por la ruta 23, que no se encuentra asfaltada en su totalidad. Tampoco se puede dejar de resaltar la generación de valor agregado del ferrocarril en el área turística, y con ello el impacto económico y social de la región.

El Departamento de General Roca está ubicado al norte de la provincia de Río Negro. Cuenta con tres regiones: el sur con los ríos Negro y Neuquén conformando parte del Alto Valle rionegrino, el norte con el río Colorado y la región restante conformada por una zona de mesetas.

Según el Censo 2022, el Departamento cuenta con una población total de 380.525 habitantes, de los cuales 195.540 son mujeres y 184.985 son varones. En este sentido, es el Departamento más poblado de la provincia con el 50% de la población total de Río Negro (750.768).

Con relación al mercado laboral, la población económicamente activa del Departamento es de un total de 192.853 personas y la no activa de 107.914. En tal sentido, el total de ocupados de la población activa es de 177.430 mientras que 15.423 (8%) son desocupados. Con respecto al tipo de ocupación de los habitantes del Departamento, podemos destacar los siguientes resultados:

- Servicio doméstico → 13.115 hab.
- Empleado/obrero → 95.290 hab.
- Cuenta propia → 48.313 hab.
- Patrón/empleador → 9.255 hab.
- Trabajador familiar → 4.838 hab.
- Ignorado → 6.619 hab.

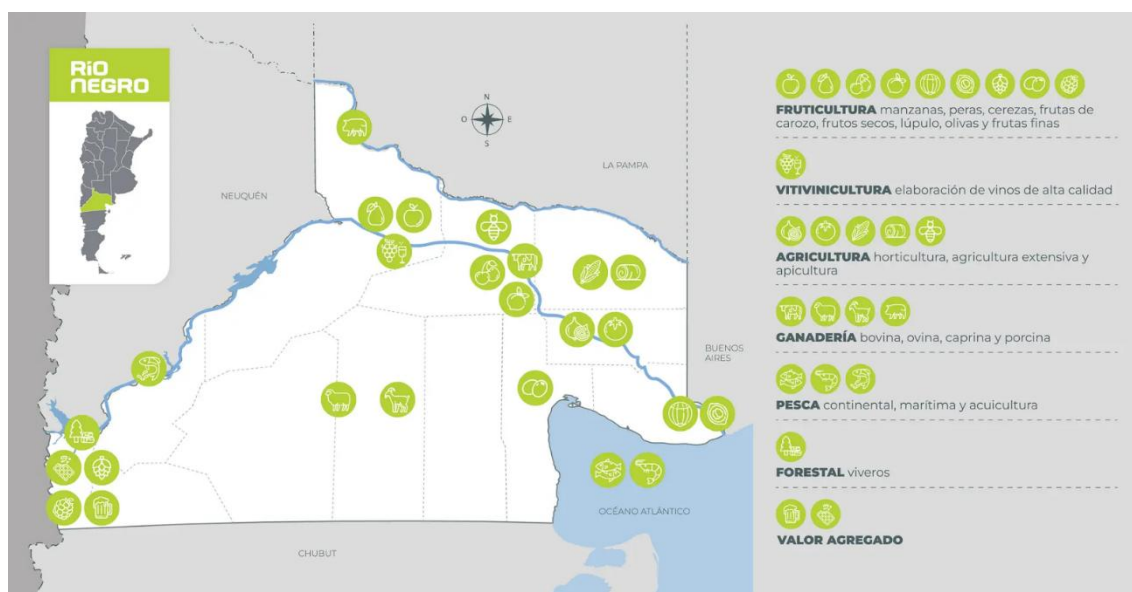
Cabe mencionar que el Departamento de General Roca está compuesto por las siguientes localidades:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| • Allen | • General Fernández Oro |
| • Bajo San Cayetano | • General Roca |
| • Barda del Medio | • Ingeniero Luis A. Huergo |
| • Campo Grande | • Ingeniero Otto Krause |
| • Catriel | • Lago Pellegrini |
| • Cervantes | • Mainqué |
| • Chichinales | • Padre Stefenelli |
| • Cinco Saltos | • Paso Córdoba |
| • Cipolletti | • Península Ruca Co |
| • Colonia Peñas Blancas | • Peñas Blancas |
| • Coronel Juan José Gómez | • Sargento Vidal |
| • Contralmirante Cordero | • Villa Alberdi |
| • Contralmirante Martín Guerrico | • Villa del Parque |
| • Ferri | • Villa Manzano |
| • General Enrique Godoy | • Villa Regina |
| | • Villa San Isidro |

1.3.1. Alto Valle de Río Negro

Como se mencionó anteriormente, el Departamento de General Roca se encuentra ubicado en el Alto Valle rionegrino, un área de la meseta patagónica donde sus suelos son aprovechados para la agricultura gracias a procesos de

erosión fluvial, eólica y glaciár. A su vez, el clima de la zona a lo largo del año se caracteriza por ser árido, seco, desértico y frío.



Tomado de: <https://desarrolloeconomico.rionegro.gov.ar/mapa-productivo>

Con tales características, en la zona se ha conformado un complejo agroindustrial vinculado a la producción de cultivos de frutales de pepita (peras y manzanas), frutales de carozo (cereza, ciruela, durazno, damasco, pelón). La actividad frutícola posee diferentes etapas en su producción, almacenamiento, transporte y comercialización. En tal sentido, cada etapa integra y relaciona a diferentes actores de la cadena productiva: productores primarios, empacadores, industriales y comerciantes, los cuales participan de manera más o menos directa con el producto (Romero, 2018).

La composición de trabajadores de los eslabones de la cadena productiva puede segmentarse a partir de la estabilidad y el nivel de ingresos que detentan. En este sentido, un primer segmento vinculado a trabajadores más estables y con mayores niveles de ingresos que se caracterizan por poseer algún conocimiento para la operación de equipos y maquinarias como así también técnicas agronómicas. Un segundo segmento constituido por trabajadores asalariados rurales permanentes y semi-calificados. Y, por último, un segmento de trabajadores asalariados de carácter temporal, con salarios bajos y condiciones laborales inestables. Este último segmento puede ser caracterizado por los trabajadores “golondrinas” contratados para la recolección de frutas.

Según la Cámara Argentina de Fruticultores Integrados (CAFI), la Argentina es el mayor país exportador de peras del hemisferio sur y el quinto de manzanas a nivel mundial. El Alto Valle rionegrino junto con el valle neuquino representan las 50.000 hectáreas dedicadas al cultivo de frutales, estando ubicadas el 85% de ellas en Río Negro y el 15% restante en Neuquén. A su vez, el área productiva cuenta con unos 4.000 productores, 260 establecimientos de

acondicionamiento y empaque, 220 establecimientos frigoríficos, y 11 empresas elaboran jugo concentrado.

El complejo productivo genera 50.000 puestos de mano de obra directa y 15.000 puestos indirectos que producen 1,8 millones de toneladas de manzanas y peras, distribuido casi por partes iguales. Cabe destacar que, el país exporta un promedio de 460.000 toneladas de peras y 280.000 toneladas de manzanas, representando la mitad de las exportaciones de frutas secas de la nación.

Con relación a la exportación de peras durante el mes de septiembre del año 2024, el Mensuario Estadístico Frutícola de la CAFI arroja que se exportaron un total de 17.226 toneladas. Los principales destinos fueron Brasil (12.453 ton.), Rusia (2.401 ton.) y Perú (656 ton.). Con respecto a la exportación de manzanas, el Mensuario arroja que se exportaron un total de 7.395 toneladas. Los principales destinos fueron Brasil (3.802 ton.), Paraguay (1.457 ton.) y Bolivia (922 ton.).



Alto Valle del Río Negro, Río Negro - LandSat-8 OLI - 27 de Diciembre de 2016.

En síntesis, la actividad industrial de la zona del Alto Valle rionegrino está fuertemente vinculada a la producción frutícola. Pero, cabe mencionar que para el área mencionada se han establecido un total de 9 parques industriales:

- Parque Industrial Campo Grande.
- Parque Industrial de Cinco Saltos.
- Parque Industrial Cipolletti.
- Parque Industrial de General Fernández Oro.
- Parque Industrial de Allen.
- Parque Industrial General Roca I.
- Parque Industrial General Roca II.
- Parque Industrial de Cervantes.
- Parque Industrial Villa Regina.

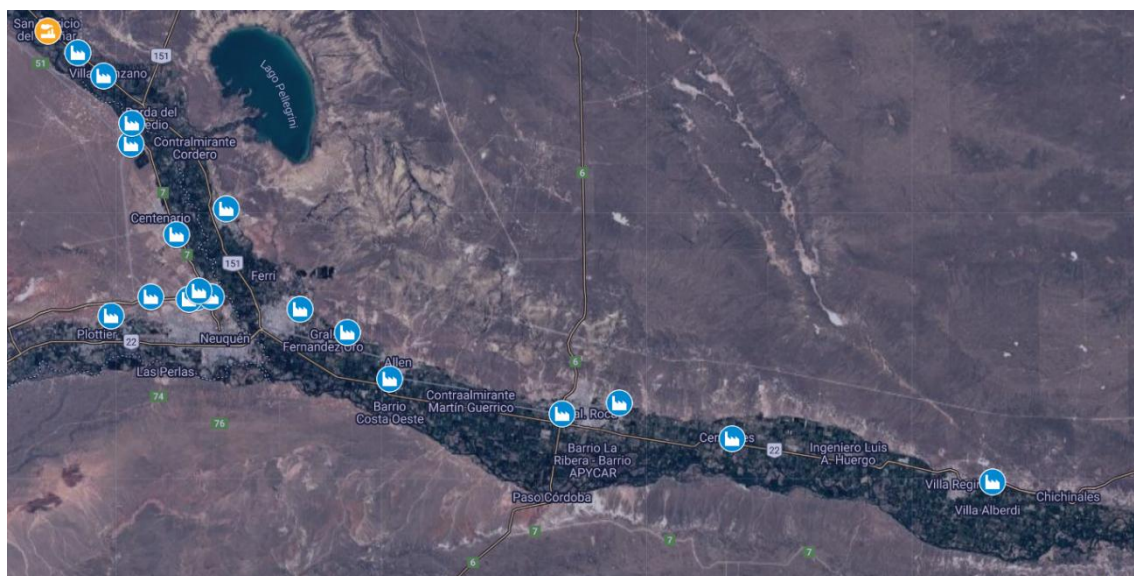


Imagen satelital de Parque Industriales, Google Maps. Archivo propio.

A continuación, se detallan algunos aspectos de los Parque Industriales de las ciudades más pobladas del Alto Valle rionegrino.

El desarrollo del Parque Industrial (PI) de la ciudad de Cipolletti se origina en el año 1977. Está ubicado en la zona noreste de la ciudad, de rápido acceso gracias a las rutas nacionales 151 y 22 y a la cercanía al Tercer Puente para la ciudad de Neuquén, cuenta con 120 hectáreas, en las cuales, para el año 2023, había instaladas más de 80 empresas regionales y en proceso de instalación otras 20. Los rubros empresariales que prevalecen en el PI son los de metalúrgica y de servicios.

El Parque Industrial Norte de la ciudad de Allen (creado en el año 1971) dispone de 473 hectáreas y tiene el objetivo de sumar 200 más. Es uno de los Parques con mayor potencial debido a dos ejes centrales: la proximidad y rápida conexión con Vaca Muerta y el proyecto aprobado para la construcción de un Parque Fotovoltaico de 60.000 KW.

Al Parque Industrial General Roca I, se le suma el Parque Industrial II, situado en el kilómetro 93 de la Ruta Provincial 6 y cuenta con más de 200 hectáreas disponibles.

En materia de hidrocarburos, la provincia cuenta con cuatro cuencas hidrocarburíferas, de las cuales la única explotada es la Neuquina, compartida con Neuquén, Mendoza y La Pampa.

En la década del '60, YPF inició la explotación petrolera en cercanías de la localidad de Catriel, ubicada en el extremo norte provincial. Más tarde la actividad se extendió hasta la zona del Alto Valle.

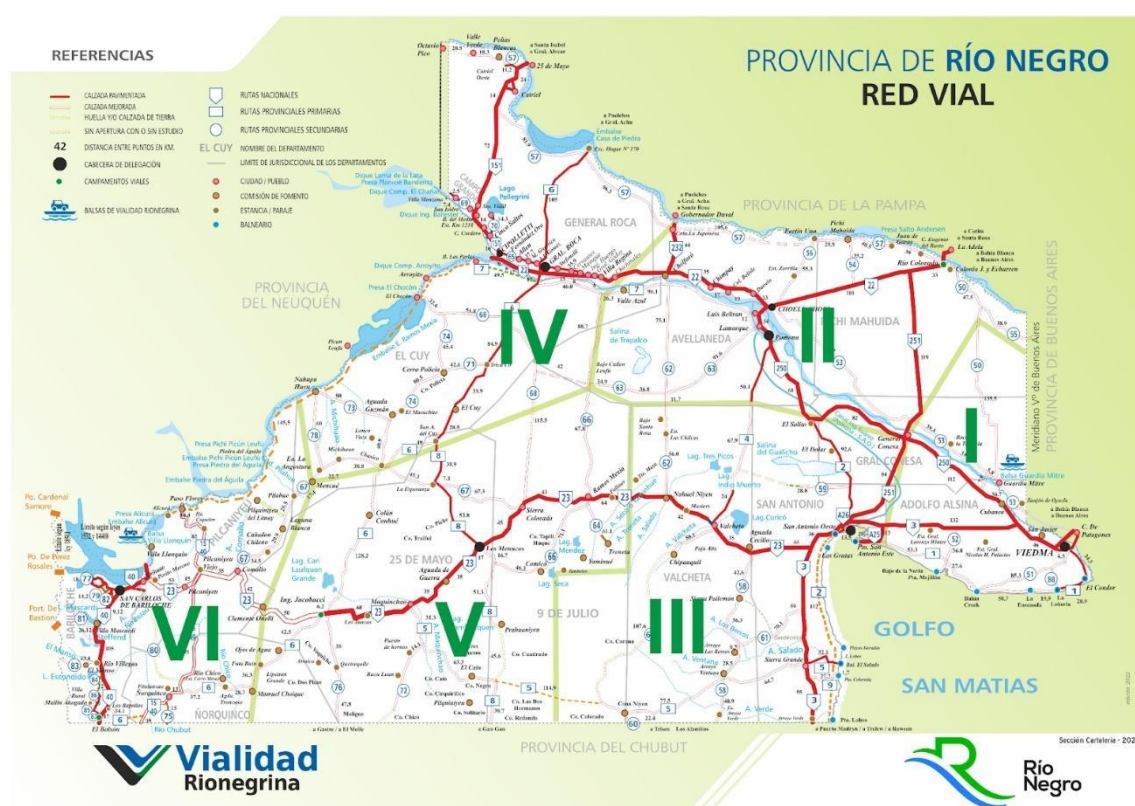
La mayor parte del petróleo extraído es procesado en las refinerías de la provincia de Buenos Aires siendo transportado por el oleoducto que une la localidad de Allen con Puerto Rosales (Bahía Blanca).

En 2008 el gobierno provincial concesionó nuevas áreas de exploración y en 2014 extendió las concesiones de 12 áreas dentro de la Cuenca Neuquina, consolidándose la explotación en la zona tradicional.

Entre las áreas prorrogadas se destaca el principal yacimiento gasífero de la provincia, Estación Fernández Oro (cercano a Allen), donde se realiza fractura hidráulica para extraer gas no convencional (tight gas).

1.3.2. Rutas del Alto Valle rionegrino

El Alto Valle dentro del Departamento General Roca se encuentra conectado por las Rutas Nacionales 151 y 22 y por las Rutas Provinciales 6, 57, 65, 69 y 70. Asimismo, la Ruta Nacional 22 y la Ruta Provincial 65 son las que comunican el corredor desde Cipolletti hasta Chichinales atravesando los centros urbanos más poblados de la zona.



Red vial de la provincia de Río Negro. Vialidad Rionegrina.

Es decir que, los miles de toneladas de frutas que produce el Alto Valle son transportadas por estas dos rutas mencionadas con destino al puerto de San

Antonio Oeste como así también al puerto de Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires. A esta situación hay que sumarle el gran caudal de tránsito que se ha desplegado en este último tiempo con el impulso y fortalecimiento de las extracciones en la Cuenca Neuquina.

La siguiente tabla registra el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de vehículos livianos y pesados (camiones y buses), promedio de un día hábil del año 2023.

Tabla 2. Tránsito Medio Diario Anual de vehículos livianos y pesados (2023).

Ruti	Inici	Fin	Distrito	Descripción	TMDA 2023	%Pes	pesado	liviano
0022	718,95	732,51	Bahia Blanca	INT.R.N.3 - ACC.A MEDANOS (I)	5.150	36,2%	1.864	3.286
0022	732,51	793,46	Bahia Blanca	ACC.A MEDANOS (I) - L.T.E.C/LA PAMPA	3.314	50,9%	1.687	1.627
0022	793,46	854,05	La Pampa	L.T.E.C/BUENOS AIRES - INT.R.N.154 (D) (LA ADELA)	3.314	50,9%	1.687	1.627
0022	854,05	857,17	La Pampa	INT.R.N.154 (D) (LA ADELA) - L.T.E.C/RIO NEGRO	4.650	43,1%	2.004	2.646
0022	857,17	858,12	Rio Negro	L.T.E.C/LA PAMPA - ACC.A RIO COLORADO (I)	5.750	34,9%	2.007	3.743
0022	858,12	886,21	Rio Negro	ACC.A RIO COLORADO (I) - INT.R.N.251 (I)	4.199	46,2%	1.940	2.259
0022	886,21	911,73	Rio Negro	INT.R.N.251 (I) - INT.R.P.406 (D) (A PICHIMAHUIDA)	2.320	53,5%	1.241	1.079
0022	911,73	997,03	Rio Negro	INT.R.P.406 (D) - INT.R.N.250 (I) (ACC.A CHOELE CHOELE)	2.420	45,2%	1.094	1.326
0022	997,03	1008,06	Rio Negro	INT.R.N.250 (I) (ACC.A CH. CHOELE) - ACC.A DARWIN (I)	5.000	29,8%	1.490	3.510
0022	1008,06	1079,75	Rio Negro	ACC.A DARWIN (I) - INT.R.N.232 (D) (CHELFORD)	4.400	37,0%	1.628	2.772
0022	1079,75	1117,31	Rio Negro	INT.R.N.232 (D) (CHELFORD) - ACC.A CHICHINALES (D)	3.450	41,3%	1.425	2.025
0022	1117,31	1129,57	Rio Negro	ACC.A CHICHINALES (D) - VILLA REGINA (ENT.)	9.508	21,8%	2.073	7.435
0022	1129,57	1131,95	Rio Negro	VILLA REGINA (ENT.) - VILLA REGINA (SAL.)	Urb.			
0022	1131,95	1175,89	Rio Negro	VILLA REGINA (SAL.) - ACC.A GENERAL ROCA (D)	9.700	21,8%	2.115	7.585
0022	1175,89	1198,56	Rio Negro	ACC.A GENERAL ROCA (D) - ACC.A ALLEN (D)	11.500	27,3%	3.140	8.361
0022	1198,56	1213,98	Rio Negro	ACC.A ALLEN (D) - ACC.A CIPOLLETTI (D)	17.100	19,4%	3.317	13.783
0022	1213,98	1215,8	Rio Negro	ACC.A CIPOLLETTI (D) - INT.R.N.151 (D)	31.100	11,0%	3.421	27.679
0022	1215,8	1216,9	Rio Negro	INT.R.N.151 (D) - L.T.E.C/ NEUQUEN	64.100	3,9%	2.500	61.600
0022	1216,9	1217,15	Neuquen	L.T.E.C/RIO NEGRO - NEUQUEN (ENT.)	Urb.			
0022	1217,15	1224,33	Neuquen	NEUQUEN (ENT.) - NEUQUEN (SAL.)	Int.			
0022	1224,33	1226,36	Neuquen	NEUQUEN (SAL.) - INT.R.P.7 (I) (INT.EX R.N.241)	Int.			
0022	1226,36	1236,96	Neuquen	INT.R.P.7 (I) (INT.EX R.N.241) - PLOTTIER	Int.			
0022	1236,96	1244,57	Neuquen	PLOTTIER - INT.R.N.A022 (D)	Urb.			
0022	1244,57	1254,14	Neuquen	INT.R.N.A022 (D) - ACC.A SENILLOSA (D)	12.000	15,2%	1.824	10.176
0022	1254,14	1269,64	Neuquen	ACC.A SENILLOSA (D) - INT.R.N.237 (I) (ARROYITO)	8.800	14,8%	1.302	7.498
0022	1269,64	1325,82	Neuquen	INT.R.N.237 (I) (ARROYITO) - PLAZA HUINCUL (ENT.)	5.350	14,8%	792	4.558
0022	1325,82	1329,07	Neuquen	PLAZA HUINCUL (ENT.) - ACC.A CUTRAL-CO (I)	Urb.			
0022	1329,07	1402,28	Neuquen	ACC.A CUTRAL-CO (I) - ZAPALA (ENT.)	3.219	16,3%	525	2.694
0022	1402,28	1404,67	Neuquen	ZAPALA (ENT.) - INT.R.N.40	Urb.			

Elaboración propia, según datos TMDA de Vialidad Nacional.

Asimismo, durante abril del año 2024, la Secretaría de Transporte de Río Negro realizó una serie de controles vehiculares en las rutas del Alto Valle. Los informes se efectuaron en el acceso de la ciudad de Allen por la Ruta Nacional 22, en el cruce de la Ruta Provincial 69 y la Ruta Nacional 151 y en la Ruta Provincial 65 a la altura del Parque Industrial Allen.

En el caso del acceso a la ciudad de Allen por la RN 22, el total de vehículos fue de 15.307 de los cuales 7.579 fueron particulares, 1566 pick up petroleras, 5.817 camiones de carga (combustible, áridos, térmicos y carga general), 201 colectivos y 144 combis.

En el cruce de las Rutas Provinciales 69 y 151, específicamente sobre la RP 69, durante un tiempo establecido de seis días se observó un total de 36.362 vehículos. Su composición es la siguiente: 17.692 particulares, 8.622 pick up petroleras, 6.392 camiones de carga (combustible, áridos, térmicos y carga general), 533 colectivos y 3.123 combis.

Con respecto a la Ruta Provincial 65 a la altura del Parque Industrial Allen, durante unos 6 días desde las 8.00 hasta las 23.00 horas transitaron por la zona un total de 47.002 vehículos. De ellos 37.287 eran particulares, 2.946 pick up petroleras, 4.965 camiones de carga (combustible, áridos, térmicos y carga general), 1.236 colectivos y 568 combis.

Surge de la información recabada durante los años 2023 y 2024 el crecimiento exponencial del tránsito vehicular y el transporte de cargas por carretera en las rutas que conectan las ciudades del Alto Valle. Asimismo, del desglose de los datos mencionados resulta relevante la influencia porcentual que revisten las pick up petroleras y los camiones de carga de combustibles y de áridos, por lo cual y teniendo en cuenta el desarrollo de los proyectos de Vaca Muerta y la cuenca neuquina la circulación sobre estas rutas seguirá en aumento.

2. MARCO REGULATORIO – CONCESIONES EN ARGENTINA

El transporte ferroviario cuenta en su desarrollo mundial con la intervención del Estado en su regulación y control a los fines de garantizar los caracteres jurídicos que definen su esencia y justifican su existencia, basados en la continuidad en la prestación, en la regularidad conforme a reglas preestablecidas y la uniformidad en la igualdad de trato en su prestación, apuntando a que el servicio pueda ser exigido y usado por todos los habitantes.

La regulación y el control sobre los prestadores del servicio ya sean estatales o privados, permite asegurar la satisfacción de las necesidades de los usuarios y de la sociedad en general.

El modelo regulatorio adoptado oportunamente para las concesiones ferroviarias en Argentina tiene amplios puntos de contacto con los adoptados en otros países de la región. La red ferroviaria interurbana fue fragmentada en varias empresas de menor tamaño siguiendo la organización por líneas de Ferrocarriles Argentinos. Los aspectos claves del modelo regulatorio adoptado fueron:

- Tipo de Prestación: de Servicio Público
- Período de las Concesiones: 30 años más 10 años más por acuerdo de las partes (Gobierno-Concesionario)
- Integración Vertical: el concesionario opera los trenes, rehabilita y mantiene la infraestructura y realiza el control de tráfico en su territorio.
- Concesiones Exclusivas: el concesionario es el único operador ferroviario que puede captar tráfico en el área concedida.
- Integración con Concesionarios Vecinos: pueden operar en el territorio del concesionario “titular” por acuerdo de partes.
- Tarifas Libres: existen topes tarifarios, pero en la práctica, hay libertad tarifaria.
- Servicios de Pasajeros de Larga Distancia: prevé su circulación sobre las vías de cargas.
- Servicios Provinciales: concesiones a las provincias que solicitaban la continuidad de la prestación a su costo.

Los aspectos más destacados de las concesiones ferroviarias de carga han sido los siguientes:

- Se recategorizó la red de cada concesionario en cuatro niveles, como punto de partida para planificar inversiones en

infraestructura: Primaria de Cargas con Pasajeros Interurbanos; Primaria de Cargas; Secundaria de Cargas; y a la Demanda.

- Se comprometieron fondos del Concedente para la recuperación de infraestructura afectada por daños hídricos, o propias de los servicios de cargas o del sistema interurbano de pasajeros.
- Los concesionarios debían destinar un monto del orden del 10% de su facturación bruta anual (variable por concesionario) a inversiones en la red, a lo que se agrega un 70% del canon de 3% sobre la facturación bruta anual.
- La Autoridad de Aplicación podría autorizar a terceros operadores en caso de que el concesionario no pueda transportar productos con origen en la red concesionada.
- Las concesiones de cargas han sido por una parte renegociadas y por otra parte prorrogadas; en el caso de la empresa Ferrosur Roca S.A., titular de la concesión desde el año 1993, su vigencia contractual fue recientemente prorrogada por dieciocho (18) meses desde la fecha de vencimiento del plazo contractualmente previsto, según lo dispuesto por la Resolución N° 960/22 del Ministerio de Transporte de la Nación, dando continuidad a deberes y obligaciones establecidas por contrato de concesión y la normativa complementaria.
- Las restantes concesionarias ferroviarias de cargas son Ferroexpreso Pampeano S.A., Nuevo Central Argentino S.A., estas dos concesiones en idéntica situación de prórroga que Ferrosur Roca y por otra parte Belgrano Cargas y Logística SA ahora convertida en la Empresa Estatal Trenes Argentinos Cargas y Logística.

Como se indicaba oportunamente, la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOF) actualmente opera servicios regionales en Neuquén, Chaco y Salta y participa en la gestión de los servicios Buenos Aires – Mar del Plata, así como también en los servicios de las líneas suburbanas no concesionadas del Gran Buenos Aires como los servicios de larga distancia a Córdoba y Tucumán vía Rosario y servicios en Entre Ríos anteriormente prestados por el Estado provincial.

A la fecha estos servicios se encuentran comprendidos en el nuevo proceso impulsado por el actual gobierno nacional a través de la Ley Bases 27.742 evaluándose su licitación nacional o su transferencia a las provincias, las que podrán operar por sí, por terceros o asociadas a terceros, efectuando los procesos administrativos que cada jurisdicción estime que correspondan.

A su vez, la ADIF viene desarrollando el proceso de rehabilitación de la infraestructura del Ferrocarril Belgrano Cargas, situación que a la fecha se encuentra también en proceso de modificación a partir de la decisión de un nuevo esquema privatizador de las líneas actualmente en cabeza de Belgrano cargas y Logística o Trenes Argentinos Cargas correspondiente a las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza.

Queda aún por precisar la manera en que se articularán las prestaciones de servicios con las distintas modalidades que permite la normativa, es decir un sistema ferroviario de integración vertical donde confluyen concesionarios, operadores, prestadores de servicios.

Ahora bien, hace falta contextualizar los modos de competencia efectiva del ferrocarril en Argentina, representado por el transporte automotor casi con exclusividad, dada la baja participación de la aviación aerocomercial. Los gasoductos ya absorbieron el tráfico que en algún momento fue ferroviario y el transporte fluvial y marítimo tienen una incidencia muy limitada en los tráficos domésticos (de cabotaje). En cambio, el camión es el modo dominante en el transporte interno de cargas y el ómnibus de pasajeros de larga distancia el transporte interno de pasajeros, superando ampliamente al avión en cantidad de pasajeros transportados anualmente. El marco normativo del autotransporte define, como en la mayoría de los países, la libertad de contratación, de entrada y salida de operadores del mercado y de fijación de tarifas entre privados. Hasta la fecha los aspectos regulados - algunos en proceso de modificación por parte de las autoridades nacionales - se vinculan con la necesidad de registro para prestar servicios a terceros, la antigüedad admitida para los vehículos, las especificaciones técnicas de los mismos, la obligatoriedad de revisión técnica y el cumplimiento de las normas de tránsito.

Aún en este contexto de normas básicas, en el sistema argentino se advierten por un lado importantes niveles de incumplimiento, y por otro, la presión del sector transportista para flexibilizar algunas condiciones, por ejemplo, el cumplimiento de la normativa de relación peso/potencia o antigüedad máxima de los vehículos establecida en el Artículo 53 de la Ley N° 24.449, y las sucesivas prórrogas. En el mismo sentido, y hasta el año 2012, los reclamos de transportistas y cargadores lograron eliminar prácticamente el pago de peajes por uso de la infraestructura en las vías sujetas a este sistema.

Si bien la flota de camiones presenta en general una edad media elevada, en los últimos 15 años tuvo lugar un importante proceso de renovación e incorporación de nuevas unidades. Según una estimación realizada con datos de 2005 la edad media del parque total de camiones (vehículos de transporte para terceros y para transporte propio) era de 13,4 años, mientras que el parque

interjurisdiccional dedicado a vender servicios de transporte no alcanzaba a los 10 años de antigüedad.

La incorporación de unidades nuevas se refleja en las ventas al mercado interno, en la que se advierte una tendencia creciente, con caídas en períodos de crisis económica.

Diferente es el caso de las empresas de transporte automotor de pasajeros, que cuentan mayoritariamente con unidades modernas y mantenidas, brindando servicios eficientes en distancias donde el avión es menos competitivo (cortas y medias distancias). La consolidación de este medio de transporte hará que para competir el posicionamiento del servicio ferroviario deberá hacer foco en el precio como así también en los tiempos de viajes relacionados exclusivamente con las inversiones necesarias en la infraestructura de vías.

Actualmente y en línea con la normativa de la ya citada Ley 27.742 las autoridades del gobierno nacional se encuentran analizando los mecanismos para intervención en las rutas nacionales ya sea a través de licitaciones públicas nacionales e internacionales o mediante las propuestas de iniciativa privada, contemplando en todos los casos distintos grados de intervención en las carreteras y diversas figuras económico financieras en la mayoría de los casos apalancadas en el concepto de recupero por peaje.

Las cuestiones enunciadas a lo largo del presente documento fundamentan la decisión de la Provincia de Río Negro que considera necesario dar continuidad a la prestación del sistema ferroviario a su cargo como motor estratégico de desarrollo provincial y de vinculación regional, interprovincial e internacional.

Conjuntamente con las autoridades provinciales y los responsables de Tren Patagónico SA, TAVER SA avanzó en el tratamiento de las condiciones necesarias que, desde los aspectos técnicos, logísticos, económicos y sociales, fundamentan y validan la decisión de la Provincia a través de su empresa de solicitar a las autoridades nacionales la prórroga para la operación de los servicios a su cargo.

Se sopesaron para ello, la cobertura que le brinda a sus habitantes la operación de los servicios de pasajeros, turísticos y de cargas la extensa red ferroviaria, planificando la asignación de recursos extraordinarios provinciales principalmente y la previsión de aportes de financiamiento para proyectos estratégicos por parte del estado nacional y empresas privadas. Asimismo, las expectativas de incremento de turismo en la región patagónica, especialmente en Bariloche, sustentan el desarrollo de la actividad.

Entre las previsiones e inversiones detalladas tanto para los servicios de pasajeros como para los turísticos, resaltamos la constante asignación de

recursos por parte del Tesoro Provincial, que, para el pasado ejercicio, registró el mayor incremento presupuestario de la gestión, permitiendo mantener los servicios actuales como así también la implementación de nuevos servicios de pasajeros y turísticos a desarrollar.

3. OPEN ACCESS

Un aspecto saliente de la regulación que nuestro país ha incorporado es la modalidad de acceso abierto a la Red Ferroviaria a partir de la sanción de la mencionada Ley 27.132 que establece como uno de los principios de política ferroviaria la promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación recayendo en el Poder Ejecutivo Nacional, la creación de un registro al efecto de Operadores de Carga y de Pasajeros.

El dictado de la Ley dio lugar a la emisión de distintas normas con el objetivo de cumplir con la manda en ella manifestada, entre las que encontramos el Decreto N° 1924 de fecha 16 de septiembre de 2015 por el cual el PEN crea el Registro de Operadores de Carga y de Pasajeros en la órbita de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, habilitando a aquellas personas físicas o jurídicas que se encuentren en condiciones de prestar servicios ferroviarios de pasajeros y de cargas, cumpliendo con las condiciones y requisitos establecidos por la Secretaría de Transporte. La norma también estableció la constitución y puesta en funcionamiento de Ferrocarriles Argentinos, aprobando su estatuto societario como anexo.

La Resolución N° 2111 del 6 de octubre de 2015 del Ministerio del Interior y Transporte convocó a los sindicatos Unión Ferroviaria y La Fraternidad a designar un representante provisorio que actúe ante el director de Ferrocarriles Argentinos hasta el nombramiento definitivo de siete miembros que lo compondrán.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte dictó con fecha 23 de junio de 2016 la Resolución N° 634 aprobando la Metodología para el Control de Gestión Técnico-Operativa de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros Regionales, de Larga Distancia y de Carga.

Posteriormente por Decreto N° 1027 del 7 de noviembre de 2018 aprobó el Reglamento para la implementación de la modalidad de acceso abierto para el transporte ferroviario de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional, dentro de un esquema de separación vertical entre el administrador de la infraestructura y los operadores de servicios, pudiendo cualquier operador habilitado transportar la carga, independientemente de quien posea la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino, todo ello a partir de la fecha de vencimiento del último contrato de concesión, pudiendo dar inicio anticipadamente en los sistemas que se encuentren en condiciones, luego de efectuadas las inversiones.

Asimismo, delega la adecuación de los Contratos vigentes al Ministerio de Transporte, considerando extensión de plazo contractual, régimen de inversiones, previsión de reembolsos por mantenimiento de terceros en la red, etc. Como así también la necesidad de un plan para garantizar las condiciones de competitividad de BCyL SA.

La norma establece la necesidad de efectuar un relevamiento del material rodante del estado y donde se encuentra afectado; la elaboración de las pautas del régimen sancionatorio para los operadores de acceso abierto y el armado de la forma en que se realizará la reasunción de la infraestructura por parte del Estado Nacional.

Finalmente establece entre otras funciones, que los requisitos y calidades que deberán reunir las personas humanas o jurídicas para su inscripción en el Registro de Operadores serán establecidos por la CNRT.

Con fecha 1° de diciembre de 2020 el Ministro de Transporte mediante Resolución N° 289 creó el Centro Nacional de Desarrollo e Innovación Ferroviaria (CENADIF) con la misión de impulsar la innovación y el desarrollo tecnológico e industrial en el sector ferroviario, pudiendo contar con la colaboración, integración y participación de la industria ferroviaria, de las jurisdicciones, entidades e instituciones públicas y privadas y las Universidades.

La Disposición N° 219 del 29 de marzo de 2021 de la CNRT, es el instrumento por el cual se aprobó el Reglamento para el Registro Nacional de Operadores Ferroviarios, a su vez otorga el carácter de Operador Ferroviario a las actuales operadoras que se encuentren prestando servicios asignados con carácter propio por el Estado Nacional, por la Operadora Ferroviaria SE o los Estados Provinciales Concesionarios.

En el marco de las normas citadas el Ministro de Transporte por Resolución 408 de fecha 06 de julio de 2022 aprobó el Proyecto de Rehabilitación del Corredor Norpatagónico, autorizando la construcción, renovación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria correspondiente al tramo Bahía Blanca - Cipolletti - Cinco Saltos - Añelo del Ferrocarril General Roca. Asimismo, aprobó el modelo de acuerdo con suscribir entre las Provincias de RÍO NEGRO y NEUQUÉN con ADIFSE.

Por su parte la CNRT en su carácter de organismo de control del sistema ferroviario, ante las nuevas delegaciones y facultades otorgadas, emitió normas que permitieran implementar un sistema de faltas con calificación objetiva según el nivel de cumplimiento de las obligaciones a cargo, con el objetivo de contar con los elementos para la toma de decisiones relacionadas al uso de la Red Ferroviaria Nacional.

Destacamos la Disposición N° 930/2022 de instrumentación del “Cuadro Anual de Desempeño de los Operadores Ferroviarios” (CADOOF), y el procedimiento de aplicación.

La Disposición N° 334/2023 que aprueba el Manual de Indicadores CNRT de Gestión del Sistema Ferroviario Argentino que busca monitorear, evaluar y emitir recomendaciones específicas a la Autoridad de Aplicación, permitiendo trazar los objetivos de las políticas públicas y determinar los estándares mínimos deseables de eficiencia y rendimiento del Sistema.

Finalmente la Disposición N° 383/2023 aprueba como anexos los “Criterios Mínimos de Fiscalización de Gestión para la Evaluación Integral de los Servicios Ferroviarios” y el “Procedimiento Administrativo para la Evaluación Integral de los Servicios Ferroviarios”, ambas herramientas en el mismo sentido de la precedente, permitiendo evaluar de forma integral y objetiva el desempeño de los actores del sistema ferroviario nacional, aplicando metodología convertida en información para la toma de decisiones.

Cabe destacar que más allá de las previsiones de la ley y de la normativa complementaria que se ha ido aprobando, a la fecha no se ha implementado ningún servicio de estas características ya sea por encontrarse actualmente concesiones vigentes, las que a la fecha se encuentran siendo analizadas en el marco de los procedimientos vigentes.

En tal sentido para dar inicio a este esquema operativo de acceso abierto a la red la Provincia de Río Negro, a partir de la instrumentación de la iniciativa privada con la propuesta de desarrollo e inversión, debe realizarse una presentación ante la Autoridad de Aplicación, hoy Ministerio de Transporte de la Nación, dando intervención a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, manifestando la intención de prestación de servicios en el esquema referido y resaltando estar inscripta en los registros de operadores creados al efecto a través de la empresa provincial.

Ahora bien, el gobierno nacional que asumiera el pasado 10 de diciembre de 2023, impulsó el dictado de la Ley N° 27.742 denominada Ley de bases y puntos de partida para la libertad de los argentinos, norma que en sus dos primeros artículos, expone sus "principios y propósitos", estableciendo la promoción de la libertad individual, el desarrollo de la industria y el comercio, la protección de la propiedad privada y la limitación de la intervención estatal.

La Ley también destaca los principios de razonabilidad y proporcionalidad como guías para la actividad legislativa y regulatoria, y enfatiza en una reconsideración de las funciones del Estado en diversos sectores de la sociedad "organización racional y sustentable de la Administración Pública", como aspectos salientes de los temas relacionados con este estudio.

A continuación, se acompaña un cuadro resumen con las modificaciones de la Ley Bases y decretos reglamentarios, respecto a las privatizaciones, concesiones y régimen de iniciativas privadas.

Tabla 3. Comparativa Ley de Bases, Norma modificada y Dto. Reglamentario.

NORMA MODIFICADA	LEY BASES 27.742 - TÍTULO II	DECRETO REGLAMENTARIO 695/24
CAPÍTULO II - PRIVATIZACIÓN		
Ley 23.696 Art. 17.- MODALIDADES. Las privatizaciones reguladas por esa ley podrán materializarse por alguna de las modalidades que a continuación se señalan o por combinaciones entre ellas, sin que esta enumeración pueda considerarse taxativa: 2) Venta de acciones, cuotas partes del capital social o, en su caso, de establecimientos o haciendas productivas en funcionamiento.	Artículo 15.- Sustitúyase el inciso 2) del artículo 17 de la ley 23.696 por el siguiente: 2) Venta o colocación de acciones, cuotas partes del capital social o, en su caso, de establecimientos o haciendas productivas en funcionamiento.	ARTÍCULO 3°.- El Ministro o el Secretario de la Presidencia de la Nación en cuya jurisdicción se encuentre la empresa o sociedad sujeta a privatización, a los efectos de lo dispuesto en el CAPÍTULO II - Privatización del TÍTULO II - Reforma del Estado de la Ley N° 27.742, deberá elevar al PODER EJECUTIVO NACIONAL, previa intervención de la AGENCIA DE TRANSFORMACIÓN DE EMPRESAS DEL ESTADO, un informe circunstanciado con la propuesta concreta vinculada al procedimiento y modalidad más adecuada para hacer efectiva la privatización. En el informe, se deberá consignar al menos: c. la o las modalidades de las enunciadas en el artículo 17 de la Ley N° 23.696 que se entiendan convenientes para materializar la privatización;
Ley 23.696 Art. 18.- PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN. Las modalidades establecidas en el artículo anterior, se ejecutarán por alguno de los procedimientos que se señalan a continuación o por combinaciones entre ellos. En todos los casos se asegurará la máxima transparencia y publicidad, estimulando la concurrencia de la mayor cantidad posible de interesados. La determinación del procedimiento de selección será justificado en cada caso, por la Autoridad de Aplicación, mediante acto administrativo motivado. 1) Licitación Pública, con base o sin ella. 2) Concurso Público, con base o sin ella. 3) Remate Público, con base o sin ella. 4) Venta de acciones en Bolsas y Mercados del País. 5) Contratación Directa, únicamente en los supuestos de los incisos 2°, 3°, 4° y 5° del artículo 16 de la presente. Cuando los adquirentes comprendidos en este inciso participen parcialmente en el ente a privatizar, la contratación directa sólo procederá en la parte en que los mismos participen. La oferta más conveniente será evaluada no sólo teniendo	Artículo 16.- Sustitúyase el artículo 18 de la ley 23.696 por el siguiente: Artículo 18: Procedimiento de selección. Las modalidades establecidas en el artículo anterior se ejecutarán por alguno de los procedimientos que se señalan a continuación o por combinaciones entre ellos. En todos los casos se asegurará la máxima transparencia y publicidad, estimulando la concurrencia de la mayor cantidad posible de interesados. La determinación del procedimiento de selección será justificada en cada caso, por la autoridad de aplicación, mediante acto administrativo motivado. 1) Licitación Pública, con base o sin ella. 2) Concurso Público, con base o sin ella. 3) Remate Público, con base o sin ella. 4) Venta de acciones en Bolsas y Mercados del país o del extranjero. La oferta más conveniente será evaluada no sólo teniendo en cuenta el aspecto económico, relativo al mejor precio, sino las distintas variables que demuestren el mayor	
en cuenta el aspecto económico, relativo al mejor precio, sino las distintas variables que demuestren el mayor beneficio para los intereses públicos y la comunidad. A este respecto, en las bases de los procedimientos de contratación podrán cuando resulte oportuno, establecerse sistemas de puntaje o porcentuales referidos a distintos aspectos o variables a ser tenidos en cuenta a los efectos de la evaluación.	beneficio para los intereses públicos y la comunidad. A este respecto, en las bases de los procedimientos de contratación podrán cuando resulte oportuno, establecerse sistemas de puntaje o porcentuales referidos a distintos aspectos o variables a ser tenidos en cuenta a los efectos de la evaluación.	
Ley 23.696 Art. 20.- CONTROL. El Tribunal de Cuentas de la Nación y la Sindicatura General de Empresas Públicas, según sus respectivas áreas de competencia, tendrán intervención previa a la formalización de las contrataciones indicadas en los artículos 17, 18, 19 y 46 de la presente y en todos los otros casos en que esta ley expresamente lo disponga, a efectos de formular las observaciones y sugerencias, que estime pertinentes. El plazo dentro del cual los órganos de control deberán expedirse será de DIEZ (10) días hábiles desde la recepción de las actuaciones con su documentación respectiva. En caso de no formular observaciones o sugerencias en dicho plazo, se continuará la tramitación debiendo devolverse las actuaciones dentro del primer día hábil siguiente. En el supuesto de formular observaciones o sugerencias, las actuaciones serán remitidas a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la presente ley y al Ministro competente quien se ajustará a ellas o, de no compartirlas, elevará dichas actuaciones a decisión del Poder Ejecutivo Nacional.	Artículo 17.- Sustitúyase el artículo 20 de la ley 23.696 por el siguiente: Artículo 20: Control. La Sindicatura General de la Nación tendrá intervención previa a la formalización de las contrataciones indicadas en los artículos 17, 18, 19 y 46 de la presente y en todos los otros casos en que esta ley expresamente lo disponga, a efectos de elaborar y hacer público un informe integral sobre la empresa pública en cuestión, que contendrá información detallada sobre sus aspectos patrimoniales, económicos, financieros y operativos, debiendo formular las observaciones y sugerencias que estime pertinentes. El plazo para la emisión del informe será de quince (15) días hábiles a contar desde la recepción de las actuaciones remitidas por el Poder Ejecutivo nacional. Las observaciones o sugerencias formuladas deberán ser expresamente consideradas por el Poder Ejecutivo nacional y remitidas a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la presente ley.	
Ley 23.696 Art. 22.- SUJETOS ADQUIRENTES. Podrán ser sujetos adquirentes en un Programa de Propiedad Participada los enumerados a continuación: a) Los empleados del ente a privatizar de todas las jerarquías que tengan relación de dependencia. No podrá ser sujeto adquirente el personal eventual, ni el contratado, ni los funcionarios y asesores designados en representación del Gobierno o sus dependencias. b) Los usuarios titulares de servicios prestados por el ente a privatizar. c) Los productores de materias primas cuya industrialización o elaboración constituye la actividad del ente a privatizar.	Artículo 18.- Sustitúyase el artículo 22 de la ley 23.696 por el siguiente: Artículo 22: Sujetos adquirentes. Podrán ser sujetos adquirentes en un Programa de Propiedad Participada los empleados del ente a privatizar de todas las jerarquías que tengan relación de dependencia. No podrá ser sujeto adquirente el personal eventual, ni el contratado, ni los funcionarios y asesores designados en representación del Gobierno o sus dependencias.	
Ley 23.696 Art. 27.- La Autoridad de Aplicación elaborará un coeficiente de participación para cada clase de	Artículo 19.- Sustitúyase el artículo 27 de la ley 23.696 por el siguiente:	

adquirente, adecuado a cada proceso de privatización, de acuerdo con lo establecido en este artículo. a) Para el caso de los empleados adquirentes el coeficiente deberá ser representativo de la antigüedad, las cargas de familia, el nivel jerárquico o categoría el ingreso total anual del último año, actualizado. b) Para el caso de los usuarios adquirentes, el coeficiente deberá ser representativo del valor actualizado de la producción del último año. Para el caso de productores adquirentes individuales, el coeficiente será también representativo de las cargas de familia. Para el caso de que el productor adquirente sea una empresa, el coeficiente será también representativo del total de salarios pagados durante el último año, actualizado. c) Para el caso de los productores-adquirentes, el coeficiente deberá ser representativo del valor actualizado de la producción del último año. Para el caso de productores adquirentes individuales, el coeficiente será también representativo de las cargas de familia. Para el caso de que el productor-adquirente sea una empresa, el coeficiente será también representativo del total de salarios pagados durante el último año, actualizado.	Artículo 27: La autoridad de aplicación elaborará un coeficiente de participación, el cual deberá ser representativo de la antigüedad, las cargas de familia, el nivel jerárquico o categoría, el ingreso total anual del último año, actualizado, prorrateado con este criterio el monto total para esta categoría entre los empleados que decidan participar del proceso. Aquellos que opten por no participar durante el período establecido, perderán cualquier derecho de reclamar su participación en el futuro.	
Ley 23.696 Art. 35.- La Sociedad Anónima privatizada, depositará en el banco fideicomisario los importes destinados al pago de las acciones previstos en el Acuerdo General de Transferencia y en los artículos 30, 31, 32 y 33 de esta ley. El banco pagará al Estado vendedor o a la Autoridad de Aplicación, en su caso, las anualidades correspondientes, por cuenta de cada uno de los adquirentes.	Artículo 20.- Sustitúyese el artículo 35 de la ley 23.696 por el siguiente: Artículo 35: La Sociedad Anónima privatizada depositará en el banco fideicomisario los importes destinados al pago de las acciones previstos en el Acuerdo General de Transferencia y en los artículos 30 y 31 de esta ley. El banco pagará al Estado vendedor o a la autoridad de aplicación, en su caso, las anualidades correspondientes, por cuenta de cada uno de los adquirentes.	
Ley 23.696 Art. 16.- PREFERENCIAS: El Poder Ejecutivo podrá otorgar preferencias para la adquisición de las empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas declaradas "sujeta a privatización", cuando los adquirentes se encuadren en alguna de las clases que se enumeran a continuación; salvo que originen situaciones monopólicas o de sujeción: 1) Que sean propietarios de parte del capital social. 2) Que sean empleados del ente a privatizar, de cualquier jerarquía, con relación de dependencia, organizados o	Artículo 21.- Deróganse los incisos 3, 4 y 5 del artículo 16 y los artículos 32 y 33 de la ley 23.696.	

que se organicen en Programa de Propiedad Participada o Cooperativa, u otras entidades intermedias legalmente constituidas. 3) Que sean usuarios titulares de servicios prestados por el ente a privatizar, organizados o que se organicen en Programa de Propiedad Participada o Cooperativa, u otras entidades intermedias legalmente constituidas. 4) Que sean productores de materias primas cuya industrialización o elaboración constituya la actividad del ente a privatizar, organizados en Programa de Propiedad Participada o Cooperativa, u otras entidades intermedias legalmente constituidas. 5) Que sean personas físicas o jurídicas que aportando nuevas ventas relacionadas con el objeto de la empresa a privatizar, capitalicen en acciones los beneficios, producidos y devengados por los nuevos contratos aportados. Art. 32.- En el caso de los productores adquirentes, se podrá destinar al pago de las acciones hasta el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) de la producción anual que se elabore en el ente a privatizar. Para el caso de que resultara insuficiente, se podrá destinar el pago hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los dividendos anuales. Art. 33.- En el caso de los usuarios adquirentes, se destinará al pago de las acciones un porcentaje que se adicionará a la facturación de los servicios utilizados o los consumos efectuados. Para el caso de que resulte insuficiente, se podrá destinar el pago hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los dividendos anuales.		
--	--	--

NORMA MODIFICADA	LEY BASES 27.742	DECRETO REGLAMENTARIO 713/24
------------------	------------------	------------------------------

CAPÍTULO II del TÍTULO III		
Ley N° 17.520 ARTÍCULO 1°.- El Poder Ejecutivo podrá otorgar concesiones de obra pública por un término fijo, a sociedades privadas o mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras	Artículo 66.- Sustitúyese el artículo 1° de la ley 17.520 por el siguiente: Artículo 1°.- El Poder Ejecutivo nacional podrá otorgar concesiones de obras e infraestructuras públicas y servicios públicos por un plazo fijo o variable a sociedades	ARTÍCULO 1°.- Concesiones de plazo fijo. En las concesiones a plazo fijo, en la determinación del plazo del contrato de concesión deberá considerarse el tiempo estimado que demandará la amortización del capital invertido por el concesionario, el pago de los servicios financieros, el recupero de los gastos de mantenimiento,

públicas mediante el cobro de tarifas o peaje conforme a los procedimientos que fija esta ley. La concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo.	privadas o mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras o infraestructuras públicas y para la prestación de servicios públicos mediante el cobro de tarifas, peajes u otras remuneraciones conforme los procedimientos que fija la presente ley. Las bases de la contratación respectiva podrán contemplar la constitución de una sociedad de propósito específico que deberá constituirse como sociedad anónima en los términos y condiciones previstos en la Ley General de Sociedades. Podrán otorgarse concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos 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 tarifa, peaje y/o remuneración compensará la ejecución, modificación, ampliación y/o los servicios de administración, reparación, conservación o mantenimiento de la obra existente y la ejecución, explotación y mantenimiento de la obra nueva. A los fines de la consecución de los objetivos planteados en la presente ley, el Poder Ejecutivo nacional, podrá delegar las facultades y obligaciones que establece la misma en las jurisdicciones y entidades que estime convenientes. Artículo 67.- Sustitúyese el artículo 4° de la ley 17.520 por el siguiente:	conservación, administración y explotación de la obra o infraestructura y el beneficio del concesionario. Podrá considerarse, asimismo, para la determinación del citado plazo o la posibilidad de su prórroga, el cumplimiento de parámetros económicos, físicos o de operación que apunten a lograr un nivel óptimo de aprovechamiento de la infraestructura. ARTÍCULO 2°.- Concesiones de plazo variable. Cuando no sea posible establecer con el suficiente grado de aproximación el volumen de tránsito o de usuarios de las obras, infraestructuras o del servicio concesionado según sea el objeto de la concesión- a criterio de los organismos técnicos del ente licitante, debidamente fundamentado, se podrán licitar concesiones de plazo variable. El plazo dependerá de la demanda de las obras, infraestructuras o del servicio de que se trate, independientemente de la estimación y estudios de mercado efectuados para la licitación. La sobreestimación o subestimación se traducirán en un menor o mayor plazo de concesión respectivamente. ARTÍCULO 3°.- Servicios públicos. Las concesiones o licencias de servicios públicos regulados por normas especiales se sujetarán a lo previsto en sus respectivos marcos regulatorios. ARTÍCULO 4°.- Autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación de la Ley N° 17.520 será el Ministerio de Economía o el que en el futuro lo reemplace, el que dictará las normas complementarias y/o aclaratorias que resulten necesarias para la aplicación de la presente. ARTÍCULO 5°.- Normativa aplicable. El procedimiento de licitación pública nacional o internacional se sujetará a lo dispuesto en la Ley N° 17.520, la presente Reglamentación y sus normas complementarias y/o aclaratorias que dicte la autoridad de aplicación y, por último, a las condiciones establecidas en el pliego de bases y condiciones de la referida licitación. ARTÍCULO 6°.- El procedimiento de licitación pública nacional o internacional resultará obligatorio y podrá ser: a. b. De etapa única. La licitación pública será de etapa única cuando la comparación de las ofertas y de las
---	---	---

Ley 17.520 ARTÍCULO 4°.- Las concesiones de obra pública se otorgarán mediante uno de los siguientes procedimientos: a) Por licitación pública. b) Por contratación directa con entes públicos o con sociedades de capital estatal. c) Por contratación con sociedades privadas o mixtas. En tal caso las tratativas preliminares entre la persona o entidad privada y la entidad pública concedente, se llevarán a cabo hasta fijar las bases principales de la futura concesión; hecho lo cual se optará por la licitación pública con dichas bases o se convocará públicamente para la presentación de proyectos en competencia, mediante los avisos o anuncios pertinentes. En este caso si no se presentaran mejores ofertas, el contrato podrá celebrarse directamente con la persona o entidad privada que inició las tratativas preliminares hasta la redacción de aquellas bases. Si se presentaran ofertas mejores, a juicio exclusivo del Estado, se llamará a licitación pública o privada entre los oferentes para la construcción, conservación o explotación de que se trate. En todos los casos deberán respetarse, en cuanto a la etapa de construcción, las normas legales establecidas para el contrato de obra pública en todo lo que sea pertinente.	Artículo 4°: Las concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos se otorgarán mediante el procedimiento de licitación pública nacional o internacional. El Poder Ejecutivo podrá convocar a la presentación de iniciativas privadas para la celebración de contratos de concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos en sectores considerados de interés público, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la reglamentación. Toda persona podrá presentar ante el Poder Ejecutivo iniciativas privadas para la ejecución de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos mediante el sistema de concesión. En todos los casos el financiamiento deberá ser privado. La reglamentación establecerá el procedimiento aplicable, los requisitos de admisibilidad de las propuestas, los derechos y obligaciones del proponente de la iniciativa privada y las ventajas competitivas que se reconocerán en los procedimientos licitatorios convocados sobre la base de iniciativas declaradas de interés público. La licitación de la obra, infraestructura pública y servicio público objeto de la concesión se adjudicará a la oferta más conveniente conforme con las condiciones establecidas en la reglamentación y las bases de la licitación o concurso. En todos los casos serán aplicables, en cuanto a la etapa de construcción, las normas legales establecidas para el contrato de obra pública en todo lo que sea pertinente.	calidades de los oferentes se realice en un mismo acto. De etapa múltiple. La licitación pública será de etapa múltiple cuando se realicen en DOS (2) o más etapas la evaluación y comparación de los antecedentes empresariales y técnicos; la capacidad patrimonial y financiera y otras calidades o requisitos exigidos a los oferentes; y el análisis de los componentes técnicos, financieros y económicos de las ofertas, así como el de cualquier otra variable que se contemple en el criterio de selección. Tendrá lugar cuando el alto grado de complejidad del objeto de la concesión, la extensión del plazo contractual, la estructuración del financiamiento u otras características especiales de la convocatoria lo justifiquen. En el caso que el procedimiento de etapa múltiple contemple una instancia de precalificación, esa etapa concluirá con el dictado del acto administrativo de precalificación de oferentes. ARTÍCULO 7°.- Licitaciones nacionales o internacionales. Según el carácter nacional o internacional de las licitaciones se podrá: a. b. En las licitaciones nacionales sólo se podrán presentar como oferentes quienes tengan domicilio o sede principal de sus negocios en el país, o tengan sucursal en la República Argentina debidamente registrada en los organismos competentes. En las licitaciones internacionales se podrán presentar como oferentes quienes tengan domicilio, o la sede principal de sus negocios, o tengan sucursal en la República Argentina debidamente registrada en los organismos competentes a tal efecto, así como quienes tengan la sede principal de sus negocios en el extranjero y no tengan sucursal debidamente registrada en el país. ARTÍCULO 8°.- Deberán realizarse mediante el dictado del acto administrativo respectivo, con los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley N° 19.549 y sus modificatorias, como mínimo, las siguientes actuaciones: a. La convocatoria y la elección del procedimiento de selección. b. La convocatoria a realizar observaciones al proyecto de Pliegos de Bases y Condiciones. c. La aprobación de los Pliegos de Bases y Condiciones. d. La declaración de que el llamado hubiere resultado desierto o fracasado. e. La preselección de los oferentes en la licitación con etapa múltiple. f. La aplicación de penalidades y sanciones a los oferentes, adjudicatarios o cocontratantes. g. La aprobación del procedimiento de
---	--	---

Ley 17520 ARTÍCULO 7°.- En todos los casos el contrato de concesión deberá definir: el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2° de esta ley; el plazo; las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas; la composición y las facultades de la representación o de la delegación a que se refiere el artículo 5° de esta ley; la indicación -si correspondiese- de utilizar recursos del crédito para financiar las obras según lo previsto en el artículo 5° de esta ley; las garantías a acordar por el Estado; los alcances de la desgravación impositiva, si la hubiere; el procedimiento de control contable y de fiscalización de los trabajos técnicos; las obligaciones recíprocas al término de la concesión; las causales y las bases de valuación para el caso de rescisión. En los casos en que las inversiones motivo de la concesión fuesen a ser financiadas con recursos del crédito a obtenerse por el Estado o por el concesionario con la garantía de éste, la concesión -además de prever los procedimientos de fijación y ajuste de tarifas- deberá contener las disposiciones que aseguren la amortización y servicio de las deudas y obligaciones a contraerse, así como la obligación del Estado de proveer el eventual defecto de ingresos si las tarifas autorizadas o reajustadas no resultasen suficientes.	Artículo 68.- Sustitúyese el artículo 7° de la ley 17.520 por el siguiente: Artículo 7°.- El contrato de concesión deberá definir: el objeto de la concesión; su modalidad, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2° de esta ley; el plazo; las bases tarifarias y procedimientos a seguir para la fijación y los reajustes del régimen de tarifas; las garantías a acordar por el Estado; los alcances de la desgravación impositiva, si la hubiere; el procedimiento de control contable y/o económico financiero y de fiscalización de los trabajos técnicos; las obligaciones recíprocas al término de la concesión; las causales y las bases de valuación para el caso de rescisión. La documentación licitatoria y contractual en virtud de la cual se adjudiquen las concesiones de obra pública deberá contemplar los siguientes aspectos: a) Los mecanismos de control de cumplimiento de las obligaciones asumidas y las sanciones por incumplimiento contractual, sus procedimientos de aplicación y formas de ejecución, y el destino de las sanciones de índole pecuniaria; b) La forma, modalidad y oportunidades de pago de la remuneración que podrá ser percibida, según los casos, de los usuarios, del Estado y/o de terceros, así como también, los procedimientos de revisión del precio del contrato con el fin de preservar su ecuación económico-financiera; c) Los instrumentos que permitan adaptar las modalidades de ejecución a los avances tecnológicos y a las necesidades y exigencias de financiamiento que se produzcan a lo largo de su vigencia; d) La facultad de la Administración Pública nacional para establecer unilateralmente variaciones al contrato sólo en lo referente a la ejecución del proyecto, y ello por hasta un límite máximo, en más o en menos, del veinte por ciento	selección y la adjudicación. h. La determinación de dejar sin efecto el procedimiento. i. La suspensión, resolución, rescisión, <u>rescate</u> o declaración de caducidad del contrato. ARTÍCULO 9°.- Observaciones previas. Cuando se estime conveniente, se podrá autorizar la apertura de una etapa previa a la convocatoria para recibir observaciones al proyecto de pliego de bases y condiciones particulares. La convocatoria debe efectuarse mediante la difusión en el sitio web oficial de la Autoridad de Aplicación y/o del área con competencia en la materia, con DIEZ (10) días corridos, como mínimo, de antelación a la fecha de finalización del plazo para formular observaciones. Durante todo ese plazo cualquier persona podrá realizar observaciones al proyecto de pliego. Los criterios técnicos, económicos y jurídicos que surjan de las observaciones efectuadas por los interesados, en la medida en que se consideren pertinentes, podrán ser utilizados en el respectivo proyecto de pliego. ARTÍCULO 10.- Los Pliegos. Los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares serán elaborados y aprobados previa intervención de la Autoridad de Aplicación, quien podrá solicitar la intervención de la Sindicatura General de la Nación y de la Procuración del Tesoro de la Nación. La Oficina Nacional de Contrataciones podrá elaborar y aprobar un pliego único de bases y condiciones generales. ARTÍCULO 11.- Los pliegos de la licitación deberán establecer, entre otras cuestiones: a. b. c. d. e. f. si la concesión se otorgará por un plazo fijo o variable; el valor máximo de la tarifa, peaje u otras remuneraciones, teniendo como parámetro lo dispuesto por el inciso 1. del artículo 3° de la Ley N° 17.520; la metodología o fórmula utilizada para calcular el valor presente de los ingresos totales de la concesión; el plazo probable estimado de duración del contrato de concesión en caso de ser de plazo variable; la posibilidad de que el oferente mejore las condiciones de ejecución del contrato cuando la rentabilidad del mismo exceda un porcentaje máximo preestablecido, tales como la reducción de la tarifa, obras y/o servicios adicionales y/o la disminución del plazo de concesión. El plazo para la firma del contrato. ARTÍCULO 12.- Especificaciones Particulares y Técnicas.
Incorporación a la Ley 17.520	(20%) del valor total del contrato, compensando adecuadamente la alteración, preservando el equilibrio económico-financiero original del contrato y las posibilidades y condiciones de financiamiento. e) Las causales de extinción del contrato por cumplimiento del objeto, vencimiento del plazo, mutuo acuerdo, culpa de alguna de las partes, razones de interés público u otras causales con indicación del procedimiento a seguir, las compensaciones procedentes en los casos de extinción anticipada, sus alcances y método de determinación y pago. En el caso de extinción del contrato por razones de interés público, no será de aplicación directa, supletoria ni analógica ninguna norma que establezca una limitación de responsabilidad, en especial las contenidas en las leyes 21.499 y sus modificatorias y 26.944 y en el decreto 1023/01 y sus modificatorias. La suspensión o nulidad del contrato por razones de ilegitimidad deberá ser solicitada y declarada por el tribunal judicial competente; f) La facultad de ceder, total o parcialmente, el contrato a un tercero siempre que éste reúna similares requisitos que el cedente y haya transcurrido, al menos, el veinte por ciento (20%) del plazo original del contrato o de la inversión comprometida, lo que antes ocurra. Previo a la autorización de la cesión por parte de la autoridad contratante, deberá contarse con un dictamen fundado del órgano que ejerza el control de la ejecución del contrato sobre el cumplimiento de las condiciones antes mencionadas, así como respecto del grado de cumplimiento de las obligaciones asumidas por el concesionario cedente. Previo al perfeccionamiento de cualquier cesión se deberá obtener la aceptación lisa y llana de los financistas, fiadores, garantes y avalistas, y la autorización de la administración. Toda cesión que se concrete conforme con los recaudos antes referidos en este inciso producirá el efecto de liberar al cedente de toda obligación originalmente asumida bajo el contrato, salvo que en el pliego se disponga una solución distinta. Artículo 69.- Incorporárase como artículo 7° bis de la ley 17.520 el siguiente: Artículo 7° bis: A lo largo del plazo de vigencia de los contratos de concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos la administración deberá garantizar el mantenimiento del equilibrio de la ecuación	Las especificaciones particulares y técnicas de los Pliegos de bases y condiciones deberán ser elaboradas de manera tal que permitan el acceso al procedimiento de selección en condiciones de igualdad entre los oferentes, faciliten la concurrencia y permitan la competencia efectiva, ello a fin de evitar la creación de obstáculos injustificados, prescripciones técnicas discriminatorias o ventajas indebidas. ARTÍCULO 13.- El modelo de contrato de concesión deberá formar parte de los pliegos de la licitación. ARTÍCULO 14.- Costo de los Pliegos. La participación en una licitación no tendrá costo de acceso. En aquellos casos en que se entreguen copias de los Pliegos, sólo se podrá establecer el pago de una suma equivalente a su costo de reproducción, que será preestablecido en la convocatoria. ARTÍCULO 15.- Publicidad de la Licitación. La convocatoria a licitación deberá ser publicada mediante avisos en el Boletín Oficial de la República Argentina por el término mínimo de TRES (3) días. La última publicación de la convocatoria deberá tener lugar con un mínimo de cuarenta y cinco (45) días corridos de antelación a la fecha de vencimiento del plazo establecido para la presentación de las ofertas inclusive o para el retiro de los pliegos, lo que ocurriera primero. En el caso de licitaciones de carácter internacional la última publicación del llamado deberá efectuarse con un mínimo de sesenta (60) días corridos de antelación a la fecha de vencimiento del plazo establecido para la presentación de las ofertas inclusive, o para el retiro de los pliegos, lo que ocurriera primero. A efectos de determinar el plazo de antelación deberá considerarse la complejidad de la licitación, en particular de los aspectos técnicos y de financiamiento que formen parte de la oferta, su carácter nacional o internacional, el grado de desarrollo de los estudios de base considerados para la preparación de los pliegos y demás requisitos que, por sus características, puedan tener una incidencia directa en el plazo necesario para una adecuada preparación de las ofertas posibilitando la concurrencia y competencia. Asimismo, la convocatoria se difundirá en el sitio web de la Autoridad de Aplicación y/o del área con competencia en la materia, desde el día en que se inicie la publicación de los avisos en el Boletín

Incorporación a la Ley 17.520	económico-financiera tenida en cuenta al momento de su perfeccionamiento. Generada una distorsión de dicho equilibrio por causas no imputables a ninguna de las partes, las mismas estarán facultadas para renegociar el contrato con el fin de alcanzar su recomposición o convenir su extinción de común acuerdo, conforme al plazo que será establecido en la reglamentación o en la documentación licitatoria. De no arribarse a un acuerdo, las partes deberán someter la controversia a consideración de un panel técnico y, si correspondiere, al tribunal arbitral respectivo. En caso de extinción por mutuo acuerdo, la reglamentación determinará el plazo desde la fecha de suscripción del convenio de extinción dentro del cual deberá realizarse la liquidación de créditos y débitos y, en su caso, el pago del crédito resultante a favor de alguna de las partes. Los oferentes deberán consignar en sus propuestas la ecuación económico-financiera por medio de la explicitación del Valor Actual Neto (VAN) y/o la Tasa Interna de Retorno (TIR), conforme a los parámetros que deberán establecerse en la documentación licitatoria. La documentación licitatoria y contractual establecerá los mecanismos de recomposición del equilibrio económico-financiero del contrato. En aquellos supuestos de fuerza mayor o actuaciones de la administración que resulten determinantes de la ruptura sustancial de la economía del contrato de concesión, podrá prorrogarse el plazo de la concesión por hasta igual término al de su duración inicial. En los casos de fuerza mayor, el concedente garantizará los ingresos mínimos acordados en el contrato siempre que aquella no impidiera de manera absoluta la realización de la obra o la continuidad de su explotación. Artículo 70.- Incorporárase como artículo 7° ter de la ley 17.520 el siguiente: Artículo 7° ter: La extinción del contrato por razones de interés público se registrará únicamente por las disposiciones del presente artículo y no será de aplicación directa, supletoria ni analógica ninguna norma que establezca una limitación de responsabilidad, en especial las contenidas en las leyes 21.499 y sus modificatorias y 26.944 y en el decreto 1023/01 y sus modificatorias. La decisión de la autoridad concedente que disponga la extinción del contrato de concesión por razones de interés	Oficial de la República Argentina. En los casos de procedimientos de selección internacionales la convocatoria deberá también efectuarse mediante la publicación de UN (1) aviso en un sitio web internacional que permita a los posibles interesados extranjeros tomar adecuado conocimiento del procedimiento, por el término mínimo de TRES (3) días, con una anticipación igual al plazo de antelación establecido para la presentación de ofertas. Se podrá, además, disponer la publicación de la convocatoria en medios de circulación o comunicación social en el país o en el extranjero cuando por sus características coadyuve a su difusión. ARTÍCULO 16.- Circulares. Se podrán elaborar circulares aclaratorias o modificatorias al Pliego de Bases y Condiciones Particulares, de oficio o como respuesta a consultas. Los Pliegos establecerán el plazo hasta el cual podrán realizarse las consultas, atendiendo al plazo de antelación establecido para la presentación de las ofertas. Asimismo, fijarán el plazo mínimo de anticipación para comunicar las circulares, el que no podrá ser inferior a DOS (2) días para el caso las aclaratorias y a CINCO (5) días para las modificatorias, a la fecha fijada para la presentación de las ofertas. Las circulares modificatorias deberán ser difundidas, publicadas y comunicadas por los mismos medios en que hubiera sido difundido, publicado y comunicado el llamado original. Asimismo, deberán ser comunicadas, a todas las personas que hubiesen retirado o descargado el pliego y al que hubiere efectuado la consulta si la circular se emitiera como consecuencia de ello, con el mismo plazo mínimo de antelación. También dichas circulares modificatorias deberán incluirse como parte integrante del Pliego y difundirse en el sitio web de internet de la autoridad licitante o concedente. Las circulares modificatorias por las que únicamente se suspenda o se prorrogue la fecha de apertura o la de presentación de las ofertas deberán ser difundidas, publicadas y comunicadas por UN (1) día por los mismos medios en que hubiera sido difundido, publicado y comunicado el llamado original con UN (1) día como mínimo de anticipación a la fecha originaria fijada para la presentación de las ofertas. ARTÍCULO 17.- Difusión. La Autoridad de Aplicación y/o el área con competencia en la materia deberán difundir en el sitio web de su jurisdicción: a. b. c. d. e. f. La
Artículo 12 de la Ley 17.520 ARTÍCULO 12 Los planos y presupuestos, la memoria y demás documentación necesaria para información de los proponentes estarán a disposición de los que deseen consultarlos, durante el término del llamado, en la sede de la autoridad licitante. Copias de la documentación arriba expresada se remitirán a la provincia o territorio donde se hará la obra, con anterioridad a la publicación del aviso, manteniéndose para el mismo fin y por igual tiempo, en oficinas de la autoridad licitante o en el juzgado federal correspondiente.	público, a efectos de encontrarse adecuadamente fundada deberá: a) Identificar los informes técnicos objetivos que justifican la extinción del contrato. b) Explicitar de manera concreta las causas en que se funda y las razones que sustentan una evaluación distinta del interés público comprometido en el contrato de concesión; c) Someter la determinación del alcance de la reparación del concesionario, en el caso que no haya mediado previo acuerdo de las partes, a la consideración del panel técnico y/o al tribunal arbitral actuantes en el marco del contrato, en los supuestos que el contrato de concesión no contemple fórmulas u otros mecanismos para su determinación. A dicho efecto, podrá utilizarse como parámetro objetivo de ponderación las inversiones no amortizadas; d) Establecer el plazo de pago de la indemnización, el cual deberá concretarse con anterioridad a la ejecución de los actos que materialicen la extinción del contrato por razones de interés público o la toma de posesión de la obra o infraestructura por el concedente. Artículo 71.- Sustitúyese el artículo 12 de la ley 17.520 por el siguiente: Artículo 12: Todos los contratos podrán prever mecanismos de prevención y solución de controversias, conciliación y/o arbitraje. Las discrepancias de carácter técnico o económico que se produzcan entre las partes durante la ejecución del contrato de concesión podrán ser sometidas a consideración de un panel técnico o tribunal arbitral a solicitud de cualquiera de ellas. Los paneles técnicos estarán integrados por profesionales independientes e imparciales, en todos los casos de acreditada idoneidad y trayectoria en la materia. Estos órganos tendrán competencia para intervenir, componer y resolver las controversias de índole técnica, de interpretación del contrato y económica o patrimonial que pudieran suscitarse durante su ejecución o extinción, aplicando a tal fin criterios de celeridad y eficacia en la tramitación de los conflictos que resulten compatibles con los tiempos de ejecución de los contratos.	convocatoria a la licitación, junto con los respectivos Pliegos. Las circulares aclaratorias y/o modificatorias. Las actas de apertura de las ofertas. El acto administrativo de precalificación en la licitación de etapa múltiple. El dictamen de evaluación de las ofertas. La adjudicación o la decisión de declarar desierta o fracasada la licitación o la de dejarla sin efecto. ARTÍCULO 18.- Apertura de las ofertas. En el lugar, día y hora determinados para celebrar el acto, se procederá a abrir las ofertas en presencia de los funcionarios designados de la jurisdicción o entidad licitante y de los oferentes y todos aquellos que quisieran presenciarlo. Cuando la importancia de la contratación así lo justifique, se podrá requerir la presencia de un escribano de la Escribanía General de Gobierno de la Nación. A partir de la hora fijada como término para la recepción de las ofertas no podrán recibirse otras. Ninguna oferta presentada en término será desestimada en el acto de apertura. Si el día señalado para la apertura de las ofertas deviniera inhábil, el acto tendrá lugar el día hábil inmediato siguiente y a la misma hora. ARTÍCULO 19.- Efectos de la presentación de la oferta. La presentación de la oferta implicará que el oferente tiene pleno conocimiento y acepta las normas y cláusulas que rijan la licitación, no resultando exigible la presentación de los pliegos firmados junto con la oferta. ARTÍCULO 20.- Prohibición de modificar la oferta. La posibilidad de modificar la oferta precluirá con el vencimiento del plazo para presentarla. Una vez presentada, sólo serán admisibles las subsanaciones de errores o defectos no esenciales. ARTÍCULO 21.- Plazo de Mantenimiento de la oferta. Los oferentes deberán mantener las ofertas por el plazo establecido en los Pliegos, el que deberá fijarse en días corridos. Dicho plazo se renovará en forma automática por el plazo de TREINTA (30) días corridos, salvo que el oferente manifestara en forma expresa su voluntad de no renovar el plazo de mantenimiento con una antelación mínima de DIEZ (10) días corridos al vencimiento de cada plazo. ARTÍCULO 22.- Cotizaciones. La moneda de cotización

Incorporación a la Ley 17.520 Incorporación a la Ley 17.520	En el caso de optarse por la vía del arbitraje con prórroga de jurisdicción, deberá incluirse la respectiva cláusula arbitral que será aprobada en forma expresa e indelegable por el Poder Ejecutivo nacional e informado inmediatamente al Honorable Congreso de la Nación. Artículo 72.- Incorporáse como artículo 12 bis de la ley 17.520 el siguiente: Artículo 12 bis: No serán de aplicación directa, supletoria ni analógica a las contrataciones sujetas a la presente ley: a) El decreto 1023/01 sus modificatorios y su reglamentación; b) Los artículos 7º y 10 de la ley 23.928 y sus modificatorias. El pago del precio del contrato y/o la remuneración del concesionario constituyen una obligación de dar dinero si el deudor debe cierta cantidad de moneda, determinada o determinable, al momento de constitución de la obligación, sea o no de curso legal en el país. El Estado nacional sólo se liberará si el concesionario percibe las cantidades comprometidas en la moneda pactada. Los jueces no pueden modificar la forma de pago o la moneda pactada por las partes. Artículo 73.- El Poder Ejecutivo nacional podrá, previa intervención de la Procuración del Tesoro de la Nación y de la Sindicatura General de la Nación, renegociar, por razones de emergencia, la reconducción de los contratos de obra pública y servicios de consultoría de obra pública celebrados con anterioridad a la sanción de la presente ley que se encuentren en estado de paralización, a los efectos de posibilitar el aporte de financiamiento privado tendiente al inicio y finalización de las obras comprometidas. La reglamentación establecerá las condiciones, requisitos y procedimientos aplicables, los que deberán garantizar la transparencia, eficiencia y eficacia de la reconducción. Artículo 74.- Deróguense los artículos 8º y 11 de la ley 17.520.	de la oferta deberá fijarse en el respectivo Pliego. En aquellos casos en los que los Pliegos admitan diferentes monedas de cotización, la comparación de las ofertas deberá efectuarse teniendo en cuenta el tipo de cambio vendedor del BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA vigente al cierre del día hábil inmediatamente anterior al día de presentación de las ofertas. ARTÍCULO 23.- Comisiones Evaluadoras. Las comisiones evaluadoras de las ofertas estarán integradas por un mínimo TRES (3) miembros titulares e igual número de miembros suplentes. Estas podrán requerir la intervención de peritos técnicos o solicitar informes a instituciones públicas o privadas cuando la complejidad del objeto o procedimiento requiera de conocimientos específicos. ARTÍCULO 24.- Adjudicación. La adjudicación deberá recaer en la oferta que sea considerada la más conveniente para el interés público de conformidad con los criterios establecidos en los Pliegos. A tal efecto, se considerarán, entre otros, los siguientes factores: a. estructura tarifaria; b. plazo de concesión; c. la existencia y, en su caso, la magnitud de subsidio del concedente al oferente; d. la existencia de ingresos garantizados por el concedente; e. el grado de compromiso de riesgo que asume el oferente durante la construcción o la explotación de la obra o infraestructura o la prestación de servicio público; f. la calificación de otros servicios adicionales útiles y necesarios. ARTÍCULO 25.- El acto administrativo de adjudicación deberá ser notificado al adjudicatario o adjudicatarios y al resto de los oferentes de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos -Decreto N° 1759/72- T.O. 2017. Se podrá dejar sin efecto el procedimiento de selección en cualquier momento anterior a la adjudicación, sin lugar a indemnización alguna en favor de los interesados u oferentes. ARTÍCULO 26.- Disponibilidad presupuestaria. En forma previa al llamado a licitación y a la adjudicación, en el caso que se contemple la obligación de pago de aportes o subsidios a ser realizados con fondos presupuestarios, se deberá acreditar la existencia de disponibilidad presupuestaria.
---	---	--

Derogación de la Ley 17.520 ARTÍCULO 8º Los créditos acordados para obras públicas podrán afectarse por los importes que demande la adquisición del terreno necesario para su ejecución. ARTÍCULO 11 El aviso de licitación deberá expresar la obra que se licita, el sitio de ejecución, el organismo que realiza la licitación, el lugar donde pueden consultarse o retirarse las bases de la licitación pública, las condiciones a que debe ajustarse la propuesta, el funcionario a que deben dirigirse o entregarse las propuestas, el lugar, día y hora en que haya que celebrarse la licitación pública y el importe de la garantía que el proponente deberá constituir para intervenir en ella.	Artículo 75.- La autoridad de aplicación de la ley 17.520 será definida por el Poder Ejecutivo nacional.	ARTÍCULO 27.- Firma del contrato de concesión. El acuerdo de voluntades se perfeccionará con la firma del contrato de concesión, la que se llevará a cabo dentro del plazo establecido en el pliego. ARTÍCULO 28.- Iniciativas privadas. A las iniciativas privadas contempladas en el artículo 4º de la Ley N° 17.520, les resultarán de aplicación las disposiciones previstas en el Régimen de Iniciativa Privada. ARTÍCULO 29.- La documentación licitatoria y contractual en virtud de la cual se adjudiquen las concesiones de obras e infraestructuras públicas o de servicios públicos deberá contemplar, entre otros, los siguientes aspectos: a. El detalle de todas las sanciones por incumplimiento contractual que podrán ser de aplicación al concesionario, no pudiendo aplicarse sanciones no previstas en el contrato de concesión o exceder los límites cuantitativos preestablecidos bajo pena de nulidad. Previo a la aplicación de la sanción se deberá resguardar el derecho del concesionario a la tutela administrativa efectiva, debiéndose otorgar un plazo razonable, que no podrá ser inferior a DIEZ (10) días, para que pueda presentar el correspondiente descargo y ofrecer la prueba que estime pertinente producir. Dicho plazo podrá ser prorrogado por acto fundado. A efectos de la determinación de los incumplimientos, no se podrá subdividir el mismo hecho para imputar más de un incumplimiento, ni tampoco se podrán multiplicar las imputaciones por incumplimientos a la misma obligación involucrada en el mismo hecho. La sanción debidamente notificada al concesionario podrá ser impugnada en sede administrativa por la vía prevista en los pliegos o en el contrato de concesión. Los Pliegos establecerán los supuestos en los que la impugnación tendrá efecto suspensivo, así como el destino de las sanciones de índole pecuniarias. b. La forma, modalidad y oportunidad de pago de la remuneración del concesionario, así como los procedimientos de revisión del precio o remuneración pactados y, en su caso, la existencia de garantías de ingresos mínimos. Las cláusulas contractuales se diseñarán teniendo en cuenta mecanismos o instrumentos que garanticen la celeridad y la certeza del pago, conforme la forma, modalidad y oportunidad de pago previstas en el modelo de contrato de concesión, con el fin de preservar el equilibrio de la
--	---	--

		ecuación económico-financiera. Deberán adoptarse procedimientos de revisión de precios mediante la aplicación de fórmulas automáticas y/o de ajustes provisionales automáticos y definitivos periódicos u otros mecanismos que garanticen el equilibrio de la ecuación económico-financiera del contrato. Se deberá contemplar el plazo y/o el grado de impacto en el plan económico financiero de la concesión a partir del cual el concesionario podrá oponer la excepción de incumplimiento contractual, en los supuestos de incumplimiento del concedente que incidan en el oportuno pago del precio o remuneración del concesionario o demoras en los ajustes del precio o remuneración, incluidos los incrementos o ajustes de las tarifas o peajes pactados. El concesionario no podrá, bajo ninguna circunstancia, oponer la excepción de incumplimiento contractual respecto del cumplimiento de obligaciones vinculadas con la seguridad de la obra y de los usuarios. En tal caso, sólo tendrá derecho a solicitar la rescisión del contrato por culpa del concedente. ARTÍCULO 30.- Las modificaciones unilaterales del contrato de concesión dispuestas por el concedente referidas a la ejecución del proyecto, deberán ser compensadas al concesionario de modo tal de mantener el equilibrio de la ecuación económico-financiera de la concesión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley N° 17.520 y sus modificatorias. El cálculo de las compensaciones y las medidas compensatorias adoptadas para restablecer dicho equilibrio, deberán siempre efectuarse de manera tal de obtener que el valor presente neto de las variaciones sea igual a CERO (0), considerando la tasa de descuento aplicable al contrato de concesión, y/o la neutralidad del efecto económico que las variaciones y las correspondientes medidas compensatorias puedan tener en la tasa interna de retorno previstos en la oferta, ello conforme con lo previsto en la oferta y en el contrato de concesión y con las posibilidades y condiciones de financiamiento en oportunidad de disponerse la modificación unilateral del contrato de concesión. ARTÍCULO 31.- La extinción unilateral del contrato de concesión por razones de interés público deberá ser declarada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, debiéndose garantizar el derecho a ser oído del
--	--	---

		concesionario. Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 7º ter de la Ley N° 17.520, deberá darse intervención al Ministerio de Economía a efectos de que informe el impacto económico de la medida en el ejercicio presupuestario pertinente y la existencia de crédito legal para atender el pago de la compensación económica dentro del plazo establecido para ello de conformidad con lo previsto en el inciso d) del artículo 7º ter de la Ley N° 17.520. Los Pliegos de la licitación deberán establecer la metodología de cálculo, a través de fórmulas u otros mecanismos reglados que permitan determinar y cuantificar fehacientemente las inversiones realizadas por el concesionario no amortizadas, a efectos de definir el monto de la reparación del concesionario en los casos de extinción anticipada del contrato de concesión. Deberá asimismo establecerse la metodología de cálculo para cuantificar el lucro cesante en los supuestos de extinción anticipada del contrato de concesión dispuestos unilateralmente por el concedente por causas no imputables al concesionario. ARTÍCULO 32.- El perfeccionamiento de la cesión del contrato de concesión se encuentra subordinado a la previa y expresa autorización del concedente. No corresponderá tener por configurado con sentido positivo al silencio de la administración para este caso. La cesión del contrato de concesión en violación a la exigencia de autorización previa y expresa por parte del concedente, será considerada causal de rescisión del contrato con culpa del concesionario. ARTÍCULO 33.- Renegociación. En los supuestos de ruptura de la ecuación económico financiera del contrato, se podrá proceder a su renegociación con el fin de alcanzar su recomposición. A dicho efecto, podrá comprender: a. b. c. d. e. f. la modificación del plazo; la modificación de la tarifa pudiendo, en su caso, discriminarse el componente destinado a la recomposición de la ecuación económico-financiera; el diferimiento, la suspensión o la supresión de inversiones; la autorización para realizar nuevas explotaciones complementarias o colaterales que permitan obtener ingresos adicionales; la compensación económica directa a través de fondos de Tesoro Nacional, de recursos provenientes de tributos con afectación específica destinados a tal fin, de contribución de mejoras u otros recursos disponibles; y una
--	--	--

		combinación de las alternativas enunciadas u otras que resulten compatibles con las características del contrato de concesión. ARTÍCULO 34.- La renegociación podrá iniciarse de oficio o a pedido del concesionario. A tal efecto, deberá cursarse la debida notificación de la solicitud de renegociación contractual. Se deberá acreditar, mediante informes técnicos, la conveniencia para el interés público de las condiciones de la renegociación y realizarse el debido análisis jurídico, económico y financiero de la ejecución del contrato a ser renegociado. La renegociación del contrato de concesión deberá realizarse dentro de los DOCE (12) meses de acaecida la causal determinante del desequilibrio de su ecuación económico-financiera. Dicho plazo podrá ser prorrogado por acuerdo de las partes. En caso de extinción por mutuo acuerdo, deberá realizarse la liquidación de créditos y débitos dentro del plazo de CUATRO (4) meses desde la fecha de suscripción del convenio de extinción. La forma de pago del crédito resultante a favor de alguna de las partes se establecerá en el convenio de extinción. ARTÍCULO 35.- Paneles técnicos. Los pliegos de la licitación o el modelo de contrato de concesión contemplarán la constitución de paneles técnicos de conformidad con lo previsto por el artículo 12 de la Ley N° 17.520. El Panel Técnico, deberá sujetarse a los siguientes requisitos mínimos: a. b. c. d. e. f. Estará integrado por Tres (3) miembros. Dicha integración podrá extenderse a Cinco (5) miembros, en el caso que por las características de las discrepancias resulte necesario sumar expertos de otras especialidades. El Panel Técnico se constituirá conforme a lo establecido en el contrato de concesión y sesionará desde la solicitud de intervención por alguna de las partes y hasta la resolución de la controversia técnica. Los integrantes del Panel Técnico serán seleccionados entre profesionales universitarios de reconocida trayectoria en ingeniería, ciencias económicas y ciencias jurídicas, independientes e imparciales. Podrán también integrar los paneles técnicos profesionales de otras disciplinas universitarias en el caso de paneles integrados por CINCO (5) miembros y según la naturaleza de las discrepancias respecto de las cuales podría requerirse su intervención. El Panel Técnico estará compuesto por: (i) UN profesional universitario designado
--	--	---

		por el concedente; (ii) UN profesional universitario designado por el concesionario; (iii) UN profesional universitario nombrado de común acuerdo entre las partes, quien lo presidirá. En caso de no mediar consenso respecto del tercer miembro, deberá procederse a su elección de acuerdo al procedimiento que la documentación licitatoria establezca, con exclusión de los candidatos inicialmente postulados por las partes. Los miembros del Panel Técnico deberán ser y permanecer imparciales e independientes de las partes y deberán guardar confidencialidad de toda la información que les sea suministrada por ellas, en los términos de la legislación vigente. Los gastos que insuma el funcionamiento del Panel Técnico serán solventados según el mecanismo y las escalas que se fijen en los Pliegos o en el contrato de concesión. Para someter una controversia al Panel Técnico no será necesario que el concesionario presente en forma previa reclamos o impugnaciones administrativas. Los actos administrativos no consentidos podrán ser impugnados por el concesionario de conformidad con lo previsto en el Reglamento de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos aprobado por el Decreto N° 1759/72 (T.O. 2017). Se podrá impugnar un acto anterior a través de la impugnación de otro posterior siempre que estos compartan los elementos relevantes para la impugnación y que los efectos del acto anterior no exijan su inmediato cuestionamiento. Esta norma procedimental es aplicable hasta la extinción del contrato, conforme con lo establecido en el inciso e) del artículo 23 de la Ley N° 19.549. El sometimiento de la controversia al Panel Técnico importará el desistimiento de los reclamos o impugnaciones que se hubieran formulado, sin que ello implique reconocimiento alguno o pérdida de derechos para el concesionario. ARTÍCULO 36.- Funcionamiento del Panel Técnico. El funcionamiento del Panel Técnico se sujetará a lo siguiente: a. Las partes deben cooperar con el Panel Técnico y suministrarle oportunamente toda la información que les solicite en relación con el contrato de concesión y con las controversias que le sean sometidas. El Panel Técnico se encuentra habilitado a convocar a las partes a audiencias y a disponer la producción de la prueba pertinente, teniendo facultades para intentar que las partes concilien sus respectivas pretensiones y pongan fin
--	--	---

		a la controversia de común acuerdo. El Panel Técnico, a solicitud de cualquiera de las partes, entenderá en las discrepancias de carácter técnico, b. c. d. e. f. económico o patrimonial que se produzcan entre ellas durante la ejecución o extinción del contrato de concesión, debiendo expedirse dentro del plazo que se fije en los Pliegos o en el contrato de concesión, que podrá ser ampliado en función de las características de la controversia sometida a su consideración. El Panel Técnico se expedirá sobre las controversias que le sean sometidas mediante recomendaciones. Las recomendaciones sólo serán obligatorias para las partes en caso de que ninguna de ellas haya planteado su disconformidad dentro del plazo de TREINTA (30) días desde su notificación. Si una de las partes manifestase su disconformidad con la recomendación del Panel Técnico o si éste no se expidiese sobre la controversia dentro del plazo que se prevea al efecto en los pliegos o en el contrato de concesión, esa parte quedará habilitada para someter la misma, dentro de los plazos previstos en los Pliegos o en el contrato de concesión, sin perjuicio de los plazos de prescripción, (i) al tribunal judicial competente, o (ii) en caso de haberse previsto arbitraje, al tribunal arbitral a constituirse a tal efecto. En caso que cualquiera de las partes no cumpla con una recomendación del panel técnico que haya adquirido carácter definitivo, la otra parte podrá solicitar al tribunal judicial o arbitral que le ordene a la parte incumplidora que proceda al cumplimiento de dicha recomendación, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones y demás consecuencias jurídicas que se encuentren previstas para el supuesto de incumplimiento. Cuando las partes hayan sometido una controversia al Panel Técnico y éste no se hubiere pronunciado o no hubiere vencido el plazo para ello, el concedente no podrá disponer la extinción del contrato de concesión con fundamento en los hechos que dieron lugar a esa controversia. Los Pliegos de la licitación regularán los aspectos no previstos en el presente artículo. ARTÍCULO 37.- Tribunal Arbitral. Los pliegos de la licitación podrán establecer la conformación de un Tribunal Arbitral administrado por un organismo con reconocida solvencia en la materia, ya sea de carácter nacional o internacional o, en su defecto, la constitución de un Tribunal Arbitral "ad hoc". Los pliegos determinarán el procedimiento y las reglas aplicables para el
--	--	---

	funcionamiento del Tribunal Arbitral "ad hoc"
--	---

NORMA MODIFICADA Decreto N° 966/2005	LEY BASES 27.742	DECRETO REGLAMENTARIO 713/24
--	-------------------------	-------------------------------------

Régimen de Iniciativas Privadas		
Anexo I ARTÍCULO 1° — La presentación de proyectos bajo el Régimen de Iniciativa Privada será de aplicación a los diversos sistemas de contratación regidos por las Leyes N° 13.064, N° 17.520 y N° 23.696. Toda presentación de un particular ante el ESTADO NACIONAL, cuyo objeto sea regulado por la normativa enunciada en el párrafo precedente, quedará sujeta al presente régimen.	Artículo 4°: Las concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos se otorgarán mediante el procedimiento de licitación pública nacional o internacional. El Poder Ejecutivo podrá convocar a la presentación de iniciativas privadas para la celebración de contratos de concesiones de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos en sectores considerados de interés público, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la reglamentación. Toda persona podrá presentar ante el Poder Ejecutivo iniciativas privadas para la ejecución de obras, infraestructuras públicas y servicios públicos mediante el sistema de concesión. En todos los casos el financiamiento deberá ser privado. La reglamentación establecerá el procedimiento aplicable, los requisitos de admisibilidad de las propuestas, los derechos y obligaciones del proponente de la iniciativa privada y las ventajas competitivas que se reconocerán en los procedimientos licitatorios convocados sobre la base de iniciativas declaradas de interés público. La licitación de la obra, infraestructura pública y servicio público objeto de la concesión se adjudicará a la oferta más conveniente conforme con las condiciones establecidas en la reglamentación y las bases de la licitación o concurso. En todos los casos serán aplicables, en cuanto a la etapa de construcción, las normas legales establecidas para el contrato de obra pública en todo lo que sea pertinente.	ARTÍCULO 1°.- Ámbito de aplicación. El presente Régimen de Iniciativa Privada será de aplicación a las diversas contrataciones enmarcadas en los sistemas de contratación regidos por las Leyes Nros. 13.064, 17.520, 23.696 y 27.328 y sus respectivas. Toda propuesta presentada por un particular cuyo objeto sea regulado por la normativa enunciada en el párrafo precedente, queda sujeta a éste Régimen.

Art. 6° — El MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS será la Autoridad de Aplicación e interpretación del presente decreto, quedando facultado para dictar las normas reglamentarias, complementarias y/o aclaratorias que resulten necesarias.		ARTÍCULO 2°.- Autoridad de Aplicación. La Autoridad de aplicación del presente Régimen será el Ministerio de Economía o el que en el futuro lo reemplace, el que dictará las normas complementarias y/o aclaratorias que resulten necesarias para la aplicación del presente Régimen.
		ARTÍCULO 3°.- Presentación de las Iniciativas Privadas. Las Iniciativas Privadas podrán presentarse: a. Por convocatoria que realice la autoridad competente en la materia, respecto de sectores o proyectos considerados de interés público. b. Sin convocatoria, en cuyo caso el promotor de la iniciativa deberá manifestar y fundamentar las razones de interés público que justifican la ejecución del proyecto. Las Iniciativas Privadas serán presentadas ante el Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia, la que deberá proceder a su registración en la Base de Iniciativas Privadas creada al efecto. La Autoridad de Aplicación administrará la citada base, la que será de acceso público y gratuito por medios digitales.
Anexo I ARTÍCULO 2° — La presentación de proyectos bajo el Régimen de Iniciativa Privada deberá contener como mínimo los siguientes requisitos de admisibilidad: a) Identificación del proyecto y su naturaleza; b) Las bases de su factibilidad económica y técnica; c) Monto estimado de la inversión; d) Los antecedentes completos del autor de la iniciativa; e) La fuente de recursos y de financiamiento, el que deberá ser privado.		ARTÍCULO 4°.- Formulación del proyecto. La presentación de proyectos deberá contener, como mínimo, los siguientes requisitos: a. nombre, domicilio, teléfono y correo electrónico si el promotor es una persona humana. Si se trata de una persona jurídica, deberá acreditar su razón social, domicilio, teléfono y correo electrónico, e individualizar a su representante legal, indicando sus datos de contacto. En todos los casos, la dirección de correo electrónico se tendrá por domicilio constituido y serán válidas las notificaciones que allí se realicen; b. antecedentes técnicos y patrimoniales del promotor de la iniciativa. En su caso, indicar su participación en el desarrollo y/o ejecución de proyectos de similar naturaleza; c. descripción general del proyecto, de sus características, modalidad de ejecución, ubicación geográfica y área de influencia, beneficios y externalidades asociadas; d. estimación de demanda y su tasa de crecimiento anual

ARTÍCULO 3° — La presentación de proyectos bajo el Régimen de Iniciativa Privada deberá incluir una Garantía de Mantenimiento en la forma prevista por la Ley N° 17.804, (seguro de caución) o fianza bancaria, preestablecido su valor por rangos, de conformidad con la siguiente escala: Cuadro con los montos de la Garantía según monto de inversión Esta garantía será ejecutable en caso de no presentación de la oferta, sin necesidad de requerimiento alguno.		para un escenario definido como base, un escenario optimista y un escenario pesimista, junto a una descripción de la metodología y supuestos utilizados; e. análisis de los aspectos jurídicos relevantes considerando, entre otros factores, sus características sectoriales, zona de implementación y áreas de influencia; f. descripción, según corresponda, de las obras previstas a realizar y/o los servicios a ser prestados, con sus respectivas justificaciones técnicas; g. análisis de su prefactibilidad técnica, económica y financiera; h. monto estimado de la inversión y costos de operación, identificando los distintos rubros de inversiones y costos involucrados; i. análisis de las condiciones económicas asociadas al contrato tales como el nivel tarifario y el plazo de la concesión; j. estructura de financiamiento y repago, incluyendo el análisis de la posibilidad de ejecución del proyecto mediante financiamiento privado; k. descripción de los factores de riesgo que a juicio del promotor podrían afectar la normal tramitación de la Iniciativa Privada y/o su futura licitación, así como también los factores de riesgo del proyecto; l. análisis ambiental general orientado a la determinación de la necesidad de realizar una evaluación de impacto ambiental; m. garantía de presentación, la que podrá ser constituida mediante póliza de seguro de caución aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación, fianza o carta de crédito bancaria, por un monto equivalente al CERO COMA CINCO POR CIENTO (0,5 %) de la inversión estimada, a los fines de garantizar la presentación del promotor de la iniciativa en el proceso licitatorio a convocarse. La garantía será ejecutable en caso de no presentación de la oferta, sin necesidad de requerimiento alguno. De presentarse oferta, la garantía será devuelta inmediatamente tras su presentación. El Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia podrá dispensar el cumplimiento total o parcial del monto de la garantía cuando el promotor acredite,
---	--	---

		fehacientemente, haber destinado un monto equivalente al de la garantía exigida para la elaboración y presentación de la Iniciativa Privada.
ARTÍCULO 4° La COMISION DE EVALUACION Y DESARROLLO DE INICIATIVAS PRIVADAS, una vez verificados los requisitos de admisibilidad establecidos en los Artículos 2° y 3° precedentes, requerirá a la jurisdicción correspondiente en razón de la materia del proyecto incluido en la iniciativa, la evaluación de la presentación efectuada, debiendo enviar a la mencionada Comisión un informe circunstanciado en el plazo de TREINTA (30) días, prorrogable por otros TREINTA (30) días, a criterio de la Comisión, si la complejidad del proyecto lo exigiese.		
ARTÍCULO 5° Recibido el informe a que alude el Artículo precedente, la COMISION DE EVALUACION Y DESARROLLO DE INICIATIVAS PRIVADAS evaluará en un plazo de hasta SESENTA (60) días, el interés público comprometido por la presentación, elevando al PODER EJECUTIVO NACIONAL un informe circunstanciado sobre la elegibilidad de la propuesta. El PODER EJECUTIVO NACIONAL decidirá la calificación de interés público y la inclusión en el régimen de Iniciativa Privada de la propuesta. La desestimación de la propuesta, será resuelta por la COMISION DE EVALUACION Y DESARROLLO DE INICIATIVAS PRIVADAS, en un plazo de TREINTA (30) días, prorrogable por otros TREINTA (30) días, si la complejidad del proyecto lo exigiese.		ARTÍCULO 5°.- Etapa de Evaluación de la Iniciativa Privada. El Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia podrá requerir información o documentación adicional en cualquier instancia del procedimiento que no suponga una desagregación a nivel de estudios de factibilidad ni se corresponda con la formulación de un proyecto definitivo. En el plazo de SESENTA (60) días, prorrogable por otros SESENTA (60) días si la complejidad del proyecto lo exigiese, elaborará un informe circunstanciado no vinculante sobre el interés público y la elegibilidad de la propuesta, el que contemplará su viabilidad técnica, económica y financiera. A los efectos de su elaboración, podrá solicitar la asistencia de las jurisdicciones y/u organismos que considere necesarios.
ARTÍCULO 6° Decidida la calificación de interés público de la propuesta y su inclusión en el Régimen de Iniciativa Privada, el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS determinará la modalidad de contratación, optando entre Licitación Pública o Concurso de Proyectos Integrales: a) En caso de Licitación Pública, el MINISTERIO DE		ARTÍCULO 6°.- Declaración de interés público. Si el Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia considera que el proyecto es susceptible de ser declarado de interés público, eleva el informe no vinculante mencionado en el artículo 5° recomendando tal declaración al PODER EJECUTIVO NACIONAL, quien decidirá otorgarle tal calificación o no dentro del plazo de NOVENTA (90) días, prorrogable por otros NOVENTA (90) días si la complejidad del proyecto lo exigiese.
PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS confeccionará los Pliegos de Bases y Condiciones y demás documentación respectiva, conforme los criterios técnicos, económicos y jurídicos del proyecto de Iniciativa Privada y convocará a Licitación Pública dentro del plazo de SESENTA (60) días a contar desde la fecha de la Resolución que adopte la presente modalidad de selección. b) En el caso de Concurso de Proyectos Integrales, el iniciador deberá presentar los Términos de Referencia de los estudios, su plazo de ejecución y presentación, y costo estimado de su realización, dentro del plazo de TREINTA (30) días, debiendo el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, llamar a Concurso de Proyectos Integrales en el plazo de TREINTA (30) días, a contar desde el vencimiento del plazo anterior.		
ARTÍCULO 7° En caso de desestimarse el proyecto, cualquiera fuere la causa, el autor de la iniciativa no tendrá derecho a percibir ningún tipo de compensación por gastos, honorarios u otros conceptos.		ARTÍCULO 7°.- Desestimación de las iniciativas. Las Iniciativas Privadas presentadas por convocatoria podrán ser desestimadas previo a la etapa de evaluación si no cumplieran con los requisitos mínimos exigidos. Las Iniciativas Privadas presentadas sin convocatoria podrán ser desestimadas previo a la Etapa de Evaluación si el proyecto de manera manifiesta carece de interés o no cumple con los requisitos mínimos exigidos. La desestimación será resuelta por el Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia y notificada al proponente. El promotor de la iniciativa no tendrá derecho a percibir ningún tipo de compensación por gastos, honorarios u otros conceptos, en caso de desestimarse la Iniciativa Privada, cualquiera fuera la causa de la desestimación.
		ARTÍCULO 8°.- Cesión del Proyecto. El promotor de la Iniciativa Privada podrá, siempre que la iniciativa hubiera sido declarada de interés público, en cualquier momento previo al llamado a licitación, ceder los derechos y obligaciones emanados de la Iniciativa Privada, a cualquier persona humana o jurídica, nacional o extranjera, que no esté impedida de contratar con el Estado Nacional y acreditare, como mínimo, similares requisitos a los del promotor de la Iniciativa Privada a

		tenor de lo previsto en el artículo 4°. La cesión deberá ser integral y producirá efectos jurídicos sólo cuando el Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del Organismo competente en razón de la materia la apruebe, debiéndose anotar en la Base de Iniciativas Privadas.
		ARTÍCULO 9°.- Llamado a Licitación. Dentro del plazo de SESENTA (60) días de efectuada la declaración de interés público de la Iniciativa Privada, el Ministro, Secretario de la Presidencia de la Nación o autoridad superior del organismo competente en razón de la materia deberá convocar a licitación pública. Las especificaciones particulares y técnicas del llamado a licitación se corresponderán con los criterios técnicos, económicos, financieros y jurídicos de la iniciativa declarada de interés público.
ARTÍCULO 12 El régimen establecido en el presente decreto no obsta la aplicación de lo dispuesto en la Ley N° 25551, en el Decreto-Ley N° 5340/63 y en la Ley N° 18875 y sus normas reglamentarias y/o complementarias, debiendo fijar los respectivos Pliegos de Bases y Condiciones y/ o los Términos de Referencia, los extremos requeridos por las normas aquí mencionadas.		ARTÍCULO 10.- Procedimiento de selección. El procedimiento de licitación pública se regirá por las disposiciones de las Leyes Nros. 13.064, 17.520, 23.696 y 27.328 y sus modificatorias, reglamentarias y complementarias, según corresponda.
ARTÍCULO 8° Considérase que en todos los casos en que las ofertas presentadas fueran de equivalente conveniencia, será preferida la de quien hubiera presentado la iniciativa, entendiéndose que existe equivalencia de ofertas cuando la diferencia entre la oferta del autor de la iniciativa y la oferta mejor calificada, no supere el CINCO POR CIENTO (5%) de esta última. La prerrogativa precedente se aplicará cualquiera sea la modalidad de selección adoptada, conforme lo dispuesto por el Artículo 6° del presente Anexo.		ARTÍCULO 11.- Oferta del promotor. El promotor de la Iniciativa Privada podrá integrar sólo UN (1) consorcio postulante. Este requisito deberá especificarse en los pliegos de la licitación y su incumplimiento será causal de la inadmisibilidad de las ofertas presentadas por todos consorcios integrados por el promotor.
ARTÍCULO 9°		ARTÍCULO 12.- Ofertas equivalentes. Cuando las ofertas presentadas fueran de conveniencia equivalente, será

Si la diferencia entre la oferta mejor calificada y la del iniciador, fuese superior a la indicada precedentemente, hasta en un VEINTE POR CIENTO (20%), el oferente mejor calificado y el autor de la iniciativa serán invitados a mejorar sus ofertas, en forma simultánea y en sobre cerrado, no siendo de aplicación en este extremo la fórmula de equivalencia de ofertas del artículo anterior.		preferida la del promotor de la Iniciativa Privada. Se entenderá que existe equivalencia de ofertas cuando la diferencia entre la oferta del promotor de la Iniciativa Privada y la mejor oferta según el orden de prelación establecido por la Comisión Evaluadora no supere el DIEZ POR CIENTO (10%). La oferta del promotor de la Iniciativa privada no podrá contemplar un monto de inversión que supere en más de un VEINTE POR CIENTO (20%) el que hubiera estimado al momento de presentar la Iniciativa, actualizado por el índice de la Cámara Argentina de la Construcción, bajo pena de perder los derechos conferidos como promotor de la misma.
		ARTÍCULO 13.- Mejora de ofertas. Si la diferencia entre la oferta mejor calificada y la del promotor de la Iniciativa Privada fuese de entre un DIEZ POR CIENTO (10%) y un QUINCE POR CIENTO (15%), ambos oferentes serán invitados a mejorar sus ofertas, en forma simultánea y en sobre cerrado, no siendo de aplicación en este extremo la fórmula de equivalencia de ofertas del artículo 12 de este Régimen.
ARTÍCULO 10 El autor de la Iniciativa Privada, en el supuesto de no ser seleccionado, tendrá derecho a percibir de quien resultare adjudicatario, en calidad de honorarios y gastos reembolsables, un porcentaje del UNO POR CIENTO (1%) del monto que resulte aprobado en los términos del Artículo 5° del presente Anexo. El ESTADO NACIONAL, en ningún caso, estará obligado a reembolsar gastos ni honorarios al autor del proyecto por su calidad de tal.		ARTÍCULO 14.- Honorarios del Promotor de la Iniciativa Privada. En el supuesto de que el promotor de la Iniciativa Privada declarada de interés público no resultare adjudicatario, tendrá derecho a percibir, de quien resultare adjudicatario, en concepto de honorarios y gastos reembolsables, un UNO POR CIENTO (1%) del monto de la oferta adjudicada. Excepcionalmente, la autoridad licitante, previo al llamado a licitación pública, podrá incrementarlo hasta un máximo del TRES POR CIENTO (3%) del monto de la oferta adjudicada, en función de las características del proyecto y de los trabajos llevados a cabo por el promotor. El PODER EJECUTIVO NACIONAL en ningún caso estará obligado a reembolsar honorarios o gastos de ninguna especie al promotor de la Iniciativa Privada por su calidad de tal. Sin perjuicio de ello, para el caso que la iniciativa sea declarada de interés público, pero no se efectuara el llamado a licitación en un plazo de hasta DOCE (12) meses, deberá reembolsarle al iniciador el UNO POR CIENTO (1%) del monto presentado como gastos de capital.
ARTÍCULO 11		ARTÍCULO 15.- Derechos del Promotor de la Iniciativa

Los derechos del autor de la iniciativa tendrán una vigencia de DOS (2) años, a partir de su presentación, aún en el caso de no ser declarada de interés público. Si fuese declarada de interés público y luego la Licitación Pública o el Concurso de Proyectos Integrales, fuese declarado desierto, no se presentaren ofertas admisibles, o el llamado fuera dejado sin efecto, cualquiera fuera la causa, el autor de la iniciativa conservará los derechos previstos en el presente régimen por el plazo máximo de DOS (2) años a partir del primer llamado, siempre y cuando el nuevo llamado se realice utilizando los mismos estudios y el mismo proyecto.		Privada por la autoría del proyecto. Los derechos del promotor de la Iniciativa Privada por la autoría del proyecto tendrán una vigencia de DOS (2) años, computados a partir de su presentación, aún en el caso de no ser declarada de interés público. Si fuese declarada de interés público y luego el procedimiento de selección fuese declarado desierto, fracasado por no presentarse ofertas admisibles o convenientes, o el llamado fuera dejado sin efecto, cualquiera fuera la causa, el promotor de la Iniciativa Privada conservará los derechos previstos en el presente régimen por el plazo máximo de DOS (2) años a partir del primer llamado, siempre que el nuevo llamado se realice utilizando los mismos estudios y el mismo proyecto
ARTÍCULO 13 Para todas las controversias que eventualmente pudieren surgir con motivo de la ejecución, aplicación y/o interpretación de los contratos celebrados bajo el régimen dispuesto por el presente decreto, los Pliegos de Bases y Condiciones y la documentación referida al Concurso de Proyectos Integrales, podrán determinar la posibilidad de establecer mecanismos de avenimiento y/o arbitraje.		

Podemos concluir de la comparativa de las normas y la interpretación de los decretos reglamentarios, respecto al Capítulo II los siguientes aspectos salientes: las empresas estatales, entre las que se encuentran las empresas ferroviarias, sujetas a privatización, por medio de las modalidades de venta o colocación de acciones, cuotas partes del capital social o, en su caso, de establecimientos o haciendas productivas en funcionamiento, se producirá la efectivización mediante los siguientes procedimientos de selección:

- 1) Licitación Pública, con base o sin ella.
- 2) Concurso Público, con base o sin ella.
- 3) Remate Público, con base o sin ella.
- 4) Venta de acciones en Bolsas y Mercados del país o del extranjero.

Asimismo, respecto a las concesiones, el Capítulo II habilita al Poder Ejecutivo nacional a otorgar las concesiones de obras e infraestructura y servicios públicos por un plazo fijo o por un plazo variable, el Decreto reglamentario especifica que el tiempo estimado debe considerar la amortización del capital invertido por el concesionario, el pago de los gastos de mantenimiento, administración y explotación de la obra o infraestructura, como así también el beneficio del concesionario. A lo largo de este capítulo se establecen los parámetros mínimos a cumplimentar en los procesos licitatorios para las concesiones y la ejecución de las obras. Estos parámetros son ampliados y especificados en el decreto reglamentario.

En el marco de la política respecto a la obra pública, las iniciativas privadas cumplen un papel fundamental en la materia, es por ello que la Ley de bases y puntos de partida establece las nuevas condiciones para la presentación y declaración de interés público de las mismas, reglamentación que fuera complementada por el Decreto N° 713/2024, esta norma establece los requisitos mínimos a cumplimentar por los que proponentes, los procedimientos de evaluación, autoridad de aplicación, modalidad de licitación en el caso de ser considerada de interés público y aspectos relativos a la titularidad del proyecto, entre otros.

Mediante la Resolución 11/2025 de fecha 15 de enero de 2025 el Ministro de Economía creó la Base de iniciativas Privadas prevista en el artículo 3° Anexo III del mencionado Decreto 713/2024, encomendando a la Dirección General de Gestión Documental, Transparencia y Acceso a la Información de la Secretaría Legal y Administrativa de ese ministerio para que a través de la Dirección de Cumplimiento y Control de Procesos ser la responsable del cumplimiento de lo establecido en la norma. Finalmente, la norma enumera requisitos mínimos para la presentación de las Iniciativas Privadas.

La reseña de las normas y la situación actual de los servicios provinciales e interjurisdiccionales, han sido analizados juntamente con las autoridades provinciales, los responsables de Tren Patagónico y TAVER SA para la decisión de solicitar a las autoridades nacionales la continuidad de la operación de los servicios a su cargo.

En tal sentido, se efectúa el detalle de las tareas abordadas con relación a los corredores Viedma - San Carlos de Bariloche, Viedma - Carmen de Patagones y el corredor de La Trochita.

4. TREN DEL SUR

La provincia de Río Negro fue una de las pocas que logró el sostenimiento del sistema ferroviario tanto de pasajeros como de cargas a lo largo de tres décadas. Durante esos años y más allá de las diversas políticas públicas en la materia, mantuvo el compromiso asumido con su población de seguir conectando el territorio provincial como así también los sectores productivos regionales dándole oportunidades de desarrollo logístico.

En tal sentido, se enumeran a continuación las actividades realizadas a partir de la decisión de las autoridades provinciales de dar continuidad al servicio de transporte en cuestión.

Como parte de las acciones y tareas llevadas a cabo por TAVER S.A., se elaboraron los siguientes documentos, que como Anexo I y VII se adjuntan al presente:

- I. Proyecto de nota para la suscripción por parte de la Gobernadora en funciones y el Gobernador electo al Ministro de Transporte en el año 2023.
- II. Proyecto de nota del Presidente de Tren Patagónico al Gobernador de Río Negro elevando la presentación a remitir a la Secretaría de Transporte.
- III. Proyecto de nota del Gobernador al ministro de Economía de la Nación.
- IV. Carpeta anexa a nota del Gobernador con resumen de situación de Tren Patagónico.
- V. Proyecto de Acta Acuerdo a suscribir entre Provincia de Río Negro y Provincia de Neuquén para la puesta en marcha del servicio Tren del Valle.
- VI. Proyecto de Acta acuerdo ADIFSE, SOFSE y Provincia de Río Negro en noviembre de 2023.
- VII. Proyecto de Acta acuerdo entre la Nación y la provincia de Río Negro para la operación del sector de la red ferroviaria nacional entre Viedma – San Carlos de Bariloche e Ing. Jacobacci – Chubut.
- VIII. Proyecto de nota de respuesta a la CNRT.
- IX. Proyectos de notas de seguridad operativa de noviembre del 2024, dirigidas a la CNRT informando sobre:
 - a. Registradores de eventos en las formaciones.
 - b. Adquisición de los sistemas de grabación.
 - c. Adquisición e instalación del sistema de hombre vivo.
- X. Proyecto de nota a la ADIFSE solicitando autorización para la utilización del material de rezago.

RELEVAMIENTO DE POSTES TELEGRÁFICOS (P.T.)																							
DE KM.						A KM.						DE KM.						A KM.					
PT	PT	ESTADO				OBSERVACIONES						PT	PT	ESTADO				OBSERVACIONES					
	X2	F	M	R	B								X2	F	M	R	B						
0												0											
1												1											
2												2											
3												3											
4												4											
5												5											
6												6											
7												7											
8												8											
9												9											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											
#												#											

RELEVAMIENTO DE INMUEBLES																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
UBICACIÓN				DESTINO				CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS				SERVICIOS				ESTADO DE CONSERVACIÓN				SUPERFICIES				ESTADO DE OCUPACIÓN																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
Provincia				01 Vivienda	13 Corredor			Parados																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				

[illegible]

PLANILLA DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE COCHES									
					Fecha				
Tipo					Número				
Clase					Marca				
Trocha actual					Tara Teórica				
Ubicación Actual					Tara Actual Estimada				
ESTADO TÉCNICO									
1- Bastidor / Tracción y Choque									
1	Bastidor	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Paragolpes	SI	NO						
3	Enganches Automático /manual	SI	NO						
4	Gancho	SI	NO						
5	Cabezales y Miniaguas	SI	NO						
Observaciones									
2- Caja / Carrocería									
1	Frente	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Laterales	SI	NO						
3	Piso	SI	NO						
4	Puertas Exteriores Cantidad	SI	NO						
5	Techo	SI	NO						
6	Pasamanos	SI	NO						
7	Cadenas	SI	NO						
8	Barandas	SI	NO						
9	Fuelle Acople	SI	NO						
10	Estribos	SI	NO						
11	Depósito de Combustible	SI	NO						
Observaciones									
3 - Caja / Frenos									
1	Clonbro	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Depósito de Freno	SI	NO						
3	Mangas / Acople	SI	NO						
4	Frenos de mano	SI	NO						
5	Llave angular	SI	NO						
6	Válvula	SI	NO						
7	Compresor	SI	NO						
8	Tipo de Freno: Aire comprimido	SI	NO						
9	Tipo de Freno: Al Vacío	SI	NO						
10	Sin freno	SI	NO						
Observaciones									
4 - Bogie Motriz tipo									
1	Estructura	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Suspensión / resortes / elásticos	SI	NO						
3	Ruedas	SI	NO						
4	Cajas c/Rodam / c/Cojinetes	SI	NO						
5	Barras y timonería de freno	SI	NO						
6	Zapatillas de freno	SI	NO						
7	Motores de tracción (solo para coches de alta montaña)	SI	NO						
Observaciones									
5 - Bogie Portante tipo									
1	Estructura	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Suspensión / resortes / elásticos	SI	NO						
3	Ruedas	SI	NO						
4	Cajas c/Rodam / c/Cojinetes	SI	NO						
5	Barras y timonería de freno	SI	NO						
6	Zapatillas de freno	SI	NO						
7	Motores de tracción (solo para coches de alta montaña)	SI	NO						
Observaciones									
6 - Equipamiento interior y Sanitarios									
1	Puertas interiores - Cantidad	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Asiento - Cantidad	SI	NO						
3	Ventanas - Cantidad	SI	NO						
4	Persianas - Cantidad	SI	NO						
5	Banderolas	SI	NO						
6	Portaequipajes	SI	NO						
7	Cielorraso	SI	NO						
8	Espejos	SI	NO						
9	Revestimiento interior Material	SI	NO						
10	Artefactos Sanitarios	SI	NO						
Observaciones									
7 - Sistema Eléctrico									
1	Gener. Alumbrado (Dinamo)	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Gener. Calefacción (Alternador)	SI	NO						
3	Tablero Control	SI	NO						
4	Art. Alumbrado (Tulipas, lamparas)	SI	NO						
5	Art. Calefacción (Estufas)	SI	NO						
6	Baterías - Acumulador	SI	NO						
7	Cajón Baterías	SI	NO						
8	Generador Principal (solo para coches de alta montaña)	SI	NO						
9	Resistencia Freno dinam (solo para coches de alta montaña)	SI	NO						
Observaciones									
8 - Cabina Principal / auxiliar									
1	Equipo Torre Control	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Inversión de marcha y aceleración	SI	NO						
3	Dispositivo de protección y alarma	SI	NO						
4	Relay contactores del Tab. Princ.	SI	NO						
5	Válvulas neum. De torre de control	SI	NO						
6	Limpia parabrisas, cepillos y grifos	SI	NO						
7	Revestimiento	SI	NO						
8	Piso	SI	NO						
9	Asientos	SI	NO						
10	Pulsadores, interruptores e instrum.	SI	NO						
11	Vidrios y ventanillas	SI	NO						
Observaciones									
9 - Equipo Mecánico									
1	Motor Diesel	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Radiadores	SI	NO						
3	Tanque Expansión	SI	NO						
4	Cañerías Circuito agua / aceite	SI	NO						
Observaciones									
10 - Transmisión de fuerza									
1	Convertidor hidráulico	SI	NO	% faltantes	Malo	Regular	Bueno		
2	Cardan entre convertidor y caja puente interior	SI	NO						
3	Caja puente interior con inversor	SI	NO						
4	Cardan entre puente con inversor y sin inversor	SI	NO						
5	Caja puente exterior sin inversor	SI	NO						
6	Caja auxiliar para dinamo alternador y compresor	SI	NO						
Observaciones									
11 - Estado General de la Unidad		Bueno	Regular	Malo					
12 - Fotografías de la Unidad		N° de hojas que adjunta							

PLANILLA DE INSPECCIÓN DE LOCOMOTORAS										
						Fecha				
Marca				Número						
Tipo				Ubicación actual						
Tara Tédrica				Tara Actual Estimada						
Trocha actual										
ESTADO TÉCNICO										
1- Bastidor / Tracción y Choque				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Bastidor				SI	NO					
2 Parapoles				SI	NO					
3 Enganches Automatico /manual				SI	NO					
4 Gancho Central				SI	NO					
5 Cabezas y Miriñaques				SI	NO					
6 Cadena de Arrastre				SI	NO					
7 Depósito de combustible				SI	NO					
8 Dep. de Aires (Cañerías y grifos)				SI	NO					
Observaciones										
2- Carrocería				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Capot Trompa Corta				SI	NO					
2 Capot Sala Motor Diesel				SI	NO					
3 Capot Trompa Larga				SI	NO					
4 Puertas				SI	NO					
5 Estribos				SI	NO					
6 Espejos				SI	NO					
7 Pasamanos				SI	NO					
8 Parasoles externos				SI	NO					
9 Cabina				SI	NO					
10 Bocina Neufonica y grifos de acción				SI	NO					
11 Limpiaparabrisas, Cepillos y Grifos				SI	NO					
12 Revestimiento				SI	NO					
13 Piso				SI	NO					
14 Asientos				SI	NO					
15 Vidrios y Ventanillas				SI	NO					
Observaciones										
3 - Equipo de Control y Comando				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Equipo Torre Control				SI	NO					
2 Inversión de Marcha y Aceleración				SI	NO					
3 Dispositivo de Protección y Alarma				SI	NO					
4 Gabinete Eléctrico				SI	NO					
5 Relay Contactores del Tab. Principal				SI	NO					
6 Válvulas Neum. De Torres de Control				SI	NO					
7 Pulsadores interruptores e instrum.				SI	NO					
Observaciones										
4 - Frenos				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Compresor / Exhaystor				SI	NO					
2 Cilindros				SI	NO					
3 Mangas / Acoples				SI	NO					
4 Tanques / Cañerías y Grifos				SI	NO					
5 Frenos de mano				SI	NO					
6 Válvulas				SI	NO					
Observaciones										
5 - Equipamiento Mecánico				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Motor Diesel				SI	NO					
2 Anclaje				SI	NO					
3 Turbo Sobrealimentador				SI	NO					
4 Ventilador Root				SI	NO					
5 Radiadores y Persianas				SI	NO					
6 Tanque Expansión				SI	NO					
7 Intercambiador de Calor				SI	NO					
8 Cañerías Circuito Agua / Aceite				SI	NO					
9 Sopladores Motores Tracción				SI	NO					
Observaciones										
6 - Generador Principal / Auxiliar				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Generador Principal / Alternador				SI	NO					
2 Generador Auxiliar / Excitatriz				SI	NO					
Observaciones										
7 - Equipamiento Eléctrico				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Alojamiento de Baterías				SI	NO					
2 Baterías				SI	NO					
3 Sopladores de Filtro				SI	NO					
4 Motores Auxiliares Eléctricos				SI	NO					
5 Electroventiladores refrigeracion, Ventilador Enfriamiento Radiadores, Sopladores / Embr magnetico refrig				SI	NO					
6 Cableado circuito de alta				SI	NO					
7 Cableado circuito de baja				SI	NO					
Observaciones										
8 - Motores de tracción				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Motores de tracción Bogie N° 1 - Cantil				SI	NO					
2 Motores de tracción Bogie N° 2 - Cantil				SI	NO					
Observaciones										
9 - Bogie 1 TIPO				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Estructura				SI	NO					
2 Caja de Engranajes (Piñón corona)				SI	NO					
3 Caja Rodamientos				SI	NO					
4 Barra y Timonería de Freno				SI	NO					
5 Porta Zapatas y Zapatas de Freno				SI	NO					
6 Mesa Centro Bogie				SI	NO					
7 Pares Montados (Ejes y discos)				SI	NO					
8 Viga Ecuilizador				SI	NO					
9 Resortes Muelles Elípticos				SI	NO					
10 Equipo Arenero				SI	NO					
Observaciones										
9 - Bogie 2 TIPO				Posee		% faltantes		Malo Regular Bueno		
1 Estructura				SI	NO					
2 Caja de Engranajes (Piñón corona)				SI	NO					
3 Caja Rodamientos				SI	NO					
4 Barra y Timonería de Freno				SI	NO					
5 Porta Zapatas y Zapatas de Freno				SI	NO					
6 Mesa Centro Bogie				SI	NO					
7 Pares Montados (Ejes y discos)				SI	NO					
8 Viga Ecuilizador				SI	NO					
9 Resortes Muelles Elípticos				SI	NO					
10 Equipo Arenero				SI	NO					
Observaciones										
11 - Estado General de la Unidad				Bueno	Regular	Malo				
12 - Fotografías de la Unidad				N° de hojas que adjunta						

Oeste, Mancha Blanca, Empalme Cortizo, planta de ALPAT, Viedma, San Carlos de Bariloche e Ingeniero Jacobacci.

Los relevamientos señalados se efectuaron conjuntamente con los funcionarios y técnicos de ADIF SE, Tren Patagónico y TAVER S.A.

Como resultado de dichas tareas se lograron confeccionar los inventarios que reflejan el estado de situación de la infraestructura y del material rodante. Las planillas se acompañan en este informe y formaron parte del Proyecto de Acuerdo elaborado para la suscripción entre las autoridades nacionales y provinciales para la operación de los servicios de transporte ferroviarios de pasajeros y de cargas en el sector, pertenecientes a la Línea General Roca desde el límite interprovincial entre la Provincia de Río Negro y la Provincia de Buenos Aires hasta punta de rieles de la Estación San Carlos de Bariloche y desde la Estación Ingeniero Jacobacci del referido ramal hasta el límite interprovincial con la Provincia de Chubut. La propuesta forma parte de los anexos del presente como Anexo VII referido en el punto 4. Tren del Sur y que en mérito a la brevedad nos remitimos.

4.1. Plan de obras 2025

Se elaboró en conjunto con Tren Patagónico una propuesta de plan de mejora para el ejercicio 2025 que permita proyectar un lanzamiento de los servicios ferroviarios de la Provincia de Río Negro para satisfacer las crecientes demandas productivas, sociales y turísticas regionales. Los planes fueron elevados a la ADIF como parte de las tareas que se vienen desarrollando para la confección de los Anexos que acompañaron el Acta de Operación.

Por la diversidad de aspectos que involucra el sistema ferroviario, entre los que se destacan operación de los trenes, mantenimiento mecánico, de vías, edificios y de servicio generales, se procedió a dividir el plan de obras en los rubros principales:

- **TRACCIÓN:** Fundamentalmente se deben recuperar locomotoras a través de reparaciones generales y en algunos casos intervenciones especiales.
- **REMOLCADO:** incluye intervenciones en vagones de carga y coches de pasajeros, como así también coches motores; los que se prevé recuperar y reparar para ampliar la oferta de los servicios.
- **INFRAESTRUCTURA:** contempla la mejora intensiva de sectores de la red con trabajo de renovación de elementos de vía, mantenimiento y reparación de puentes, limpieza de desagües y

alcantarillas. Desmalezado y desmonte con ejecución de contrafuegos.

- **ESTACIONES – PLAYAS DE MANIOBRAS:** contempla mejoras en los edificios de las estaciones, administración central, talleres. Limpieza e iluminación de las playas de maniobras para los movimientos de trenes en horario nocturno. Implementación de estaciones de servicio habilitadas para abastecimiento de combustible a locomotoras y coches. Confección del plan de tratamiento de residuos peligrosos y de efluentes.
- **OPERACIONES:** se proyecta la mejora en el sistema de comunicaciones entre los controladores de tráfico y los trenes a partir de una red de radio de uso exclusivo.

También se proyectan obras en el ramal y servicio de La Trochita, el ferrocarril histórico a vapor con asentamiento en Ingeniero Jacobacci estimulando y complementando la oferta y los atractivos turísticos de la zona.

A continuación, se desagregan los ítems enumerados:

- **LOCOMOTORAS:** para asegurar los servicios de trenes de pasajeros y carga actuales y proyectados se debe contar con un parque activo de:

Tabla 4. Cantidad de locomotoras.

Cantidad	Descripción
4	GT 22
2	ALCO USA
1	ALCO MONTREAL
1	GM 319

Estas locomotoras serán asignadas a los diferentes servicios a prestar, dependiendo de la potencia de cada una de ellas. Se debe hacer una discriminación debido al estado actual del equipo y al tipo de intervención necesaria para su utilización en condiciones de seguridad.

Hay locomotoras que por su grado de deterioro mecánico y por la magnitud de los trabajos necesitan una Reparación General (RG), la misma consiste en la reparación y revisión integral de todos los órganos y elementos que la componen (ruedas, ejes, motores de tracción, boggie, generador, cableados, motor diésel, compresor, paneles de control, carrocería, cabina de conducción, etc.).

Esta RG debe comenzar por dos locomotoras del tipo GT 22 (2475 HP de potencia nominal), con sistema dual de frenos (apto para trenes de pasajeros o cargas). El resto del parque a reparar se

compone de locomotora ALCO USA (1800 HP) y ALCO MONTREAL (1425 HP). Estas últimas presentan averías o fallas en algunos elementos, por lo que son de más rápida reparación para su puesta en servicio (entre las intervenciones encontramos recambio de partes de motor diésel, reparación de generador, compresor y motores de tracción).

Para la habilitación ante los organismos de contralor, las unidades deben haber cumplido con una RG, por lo que el inicio del plan contempla las tareas sobre las locomotoras GT 22 que son las que demandan mayor tiempo de inversión continuando con el resto del material tractivo.

- **MATERIAL REMOLCADO:** el sector se desdobra en:
 - Coches de pasajeros.
 - Coches motor.
 - Vagones de carga.
- **COCHES DE PASAJEROS:** se prevé una revisión de la formación disponible para el servicio de pasajeros de larga distancia, las tareas se compusieron de:

Tabla 5. Cantidad de coches.

CANTIDAD	CLASE
3	Bandejas Automovileras
2	Furgones Usina
4	Dormitorios
7	Pullman
2	Primera MATERFER
1	Restaurante MATERFER
3	Coches turistas Sorefame
1	Restaurante Sorefame
1	Coche motor serie 597
1	Coche motor MATERFER

A esta lista se debe adicionar el parque detenido por falta de insumos y repuestos que dificultó la incorporación al servicio. Esta falta está directamente relacionada con la antigüedad de los vehículos que impide obtener un flujo continuo de insumos básicos para su funcionamiento.

Para la temporada alta de julio 2025 se prevé adicionar al servicio un coche cine reparado, para mejorar las prestaciones del tren de pasajeros.

A efectos de equiparar la calidad de prestación se instalarán, se instalarán equipos de aire acondicionado en los coches Sorefame, dándole de esta manera el mismo confort a todos los vehículos.

- **VAGONES DE CARGA:** la flota de vagones aptos para carga se compone de:
 - Tolvas Hoper mineraleras.
 - Vagones cubiertos uso general.
 - Playos porta rieles.
 - Borde alto.

Para recuperar los no operativos se les debe realizar una RG, con cambio de ruedas, ganchos, paragolpes y sistema de freno, y de esta manera poder incorporarlos al servicio.

- **INFRAESTRUCTURA:**
 - **VÍAS:** el plan proyectado para intervención en la infraestructura de vías comprende la recuperación de su estado que permita lograr una circulación segura y sin precauciones de velocidad entre Viedma y San Antonio Oeste (190 km), renovando la estructura de la vía en un tramo de 10 km (Progresiva Km 180 a Km 190), interviniendo con mantenimiento pesado varios tramos de esa sección, con la contratación de mano de obra tercerizada. El programa de trabajo comprende limpieza de terraplén, desarme y retiro de la vía existente, colocación de durmientes nuevos, fijaciones y rieles de 100 lbs/yd, que fueron cedidos por ADIF SE, producto de la renovación de otras vías. Con respecto a las obras de arte y puentes se procederá a reforzar la estructura en la alcantarilla del Km 160 y se normalizará el puente del Km 535. Los desagües y cauces de cañadones que cruzan la vía se removerán de malezas y sedimentos, para evitar accidentes hidráulicos. También se trabajará en la limpieza de drenes y zanjas de desagüe lateral para evitar la acumulación de humedad debajo de los durmientes (origina que se aflojen durmientes y clavaduras). Además de los trabajos previstos en los planes de mantenimiento se completarán terraplenes que presentan degradación en su conformación por falta de balasto.

- **ESTACIONES:** se proyectan mejoras edilicias, unificando en todas las estaciones la nueva imagen institucional, optimizando el acceso de los pasajeros y brindando mayor confort en la espera.
- **PLAYAS DE MANIOBRAS:** la iluminación en las playas de maniobras es indispensable para dotar de mayor seguridad los movimientos de los trenes y para la prevención de actos de vandalismo, en especial en las cuatro estaciones principales (Viedma, San Antonio Oeste, Ing. Jacobacci, San Carlos de Bariloche) que es donde se concentra el mayor número de vehículos estacionados en la playa. Dentro del plan comercial previsto, el tráfico con vagones de carga hará indispensable realizar estos trabajos.
- **ESTACIÓN DE SERVICIO:** se denomina así a los puntos de abastecimiento de combustible de las locomotoras y coches de pasajeros. Estas se instalarán de conformidad a la normativa de la Secretaría de Energía de Nación, que en su carácter de autoridad de aplicación es el ente habilitante para el acopio y expendio de combustible.
- **TALLERES:** se reconvertirán los sistemas de iluminación, mejorando la calefacción y sanitarios, adecuando lo concerniente a cerramientos y condiciones internas de circulación entre áreas de trabajo. Se desarrollará el Programa de Saneamiento Ambiental, que incluirá la gestión de residuos peligrosos con un plan de remediación de suelos y tratamiento de efluentes, principalmente en los lavaderos de locomotoras.
- **OPERACIONES:** para un mejor desarrollo del tráfico de trenes es necesario implementar un sistema de comunicaciones, especialmente tierra – tren, a través de un sistema de radio en frecuencia VHF, para cubrir a través de repetidoras toda la extensión del ramal, donde no funcionan los sistemas normales de comunicación telefónica. También se debe dotar a la Oficina de Control Trenes - ubicada en la ciudad de Viedma, donde se monitorea y dirige la operación de los trenes - de un sistema de grabación de radio, para llevar el control fehaciente de las órdenes que se imparten desde y hacia esa oficina.

- **SEGURIDAD OPERACIONAL:** contempla las actividades concernientes a la prevención de riesgos de accidentes y contralor posterior. Para ello se prevé equipar todas las unidades de locomoción con dispositivo de hombre vivo, equipos registradores de eventos y cámaras a bordo.
- **SERVICIO DE TROCHA ANGOSTA:** El servicio que se presta con las locomotoras a vapor y coches históricos de madera en el ramal de trocha angosta de 0,75 mt., está compuesto por 3 locomotoras a vapor y cuatro coches de pasajeros (primera y clase turista) y dos furgones de servicio. El servicio regular programado es entre la estación Ing. Jacobacci y el paraje Ojos de Agua, en una distancia de 45 km. Para asegurar los servicios se prevé realizar intervenciones de variada escala en las tres locomotoras (reparación de caldera, cambio de ejes en el vagón tanque auxiliar, etc.) y con ello habilitar en forma plena al servicio. Lo mismo sucede con algunos coches que fueron afectados en un accidente en el año 2023 y que requieren de la reparación de su carrocería y una exhaustiva revisión de los componentes de rodadura, frenos y tracción. Para las vías se completarán los terraplenes en los sectores que se encuentran degradados y se efectuará una revisión total previamente al reinicio de las actividades.

Es dable mencionar que el plan de obras de intervención y recuperación del sistema para los años 2024 y 2025, inició su ejecución una vez que fue revisado y validado por las autoridades de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte - CNRT - en una actividad realizada de manera conjunta e integral, que a su vez posibilitó el regreso del tren cuyo servicio estuvo interrumpido.

4.2. Plan de Obras 2025 – 2035

Por otra parte, y a fin de fundamentar el planteo de la provincia como así también mostrar su compromiso de sostener los aportes económicos que efectúa desde el inicio de operación y que proyecta ampliar, se presentó el plan a ejecutar hasta el año 2035, plan que requiere necesariamente de la ampliación de los plazos de operación teniendo en cuenta las pautas establecidas en los nuevos esquemas institucionales.

Tabla 6. Valores de mercado

Descripción - Alcance		Unidad	Cantidad	Precio Unitario
Renovación de vía				
	Desarme y retiro de todo el paquete de vía existente / Tratamiento de plataforma y subrasante / Colocación de Geotextil / Reemplazo 100% de los durmientes por Dur H" / Reemplazo del 100% de rieles por rieles nuevos / Soldadura aluminotérmica 100% con Ultrasonido / Balasto 3000 Tn/km de vía / Renovación de desagües / Bateo y nivelación con equipo pesado / RLS/ Estabilizado de vía. Incluye materiales de vía comprados por el comitente. Valores con IVA.	USD/KM	1	USD 2.000.000,00
Mejoramiento Liviano				
	Reemplazo de 25% de los durmientes / Tratamiento del 100% de las juntas con desgastes importantes / Regulación del 100% de luces / Reemplazo/inversión de 25% de rieles / Retrochado completo a niveles de "seguridad" según clase / Completado de fijaciones faltantes / Reemplazo de rieles que excedan límites de desgaste de seguridad / Perfilado y limpieza de desagües / Depuración de los cajones de durmientes que se reemplazan y zonas muy colmatadas / Aporte de 300 ton/km de balasto / Nivelación y bateo para llevar a parámetros de "seguridad" según clase" de sectores que lo requieran. Incluye materiales. Valores con IVA.	USD/KM	1	USD 363.000,00
Mejoramiento Pesado				
	Reemplazo 50% de los durmientes / Tratamiento del 100% de las juntas / Regulación del 100% de luces / Ultrasonido al 100% de los rieles (para rieles con más de 10 años de antigüedad) / Reemplazo de 100% de rieles con defectos por ultrasonido / Reemplazo del 100% de rieles con desgastes importantes. / Retrochado completo a niveles de "mantenimiento" según clase / Perfilado y limpieza de desagües / Depuración del 100% de los cajones de balasto / Aporte de 1200 ton/km de balasto / Nivelación y bateo para llevar a parámetros de "mantenimiento" según clase de todo el sector / Esmerilado de rieles con desgaste ondulatorio. Incluye los materiales. Valores con IVA.	USD/KM	1	USD 968.000,00
Paso a Nivel				
	Se agregó como Subcontrato la Instalación de Barreras. Valor aportado por el área de Señalamiento / Se trata de un Presupuesto (el PAN) dentro de una obra de magnitud (ej.: renovación de vías), por lo cual, no incluye el obrador, ingeniería y alguna tarea menor / En caso de querer usar los montos para licitaciones donde su alcance solo comprenda la renovación de PANs vehiculares, deberá agregarse un 25% en concepto de obrador e ingeniería / El porcentaje mencionado en el punto anterior también depende de la cantidad de Pasos a Nivel a Renovar que incluya la licitación. Valores sin IVA	Gbl.	1	USD 494.118,68
Alcantarillas				
	Modulos de alcantarilla de 2x2 de hormigon premoldeados. Incluye el movimiento de suelos.	Gbl.	1	USD 32.502,15

5. TREN DEL VALLE

Siguiendo los lineamientos establecidos por la provincia de Río Negro y su decisión de ampliar la prestación de los servicios ferroviarios actualmente a su cargo, se procedió a efectuar el análisis técnico, social y económico del servicio ferroviario a prestar en la región del Alto Valle.

5.1. Análisis técnico del Tren del Valle

5.1.1. Generalidades

Actualmente, los servicios ferroviarios de pasajeros interurbanos representan una parte muy pequeña de la demanda efectiva de movilidad en esa escala. Los principales flujos entre ciudades de Argentina se canalizan a través del transporte automotor de pasajeros, el automóvil particular y, en menor medida, a través del transporte aéreo.

En el caso de los servicios ferroviarios interurbanos, la situación actual aún da cuenta de los efectos de las políticas de concesiones y privatizaciones de la década de 1990. En ese momento, la concesión de las líneas para el servicio de carga sin obligación de prestar servicios de pasajeros significó la virtual supresión de estos últimos, con excepción de aquellos que fueron solicitados por las provincias a su exclusivo cargo, situación ya desarrollada en otro punto del presente documento.

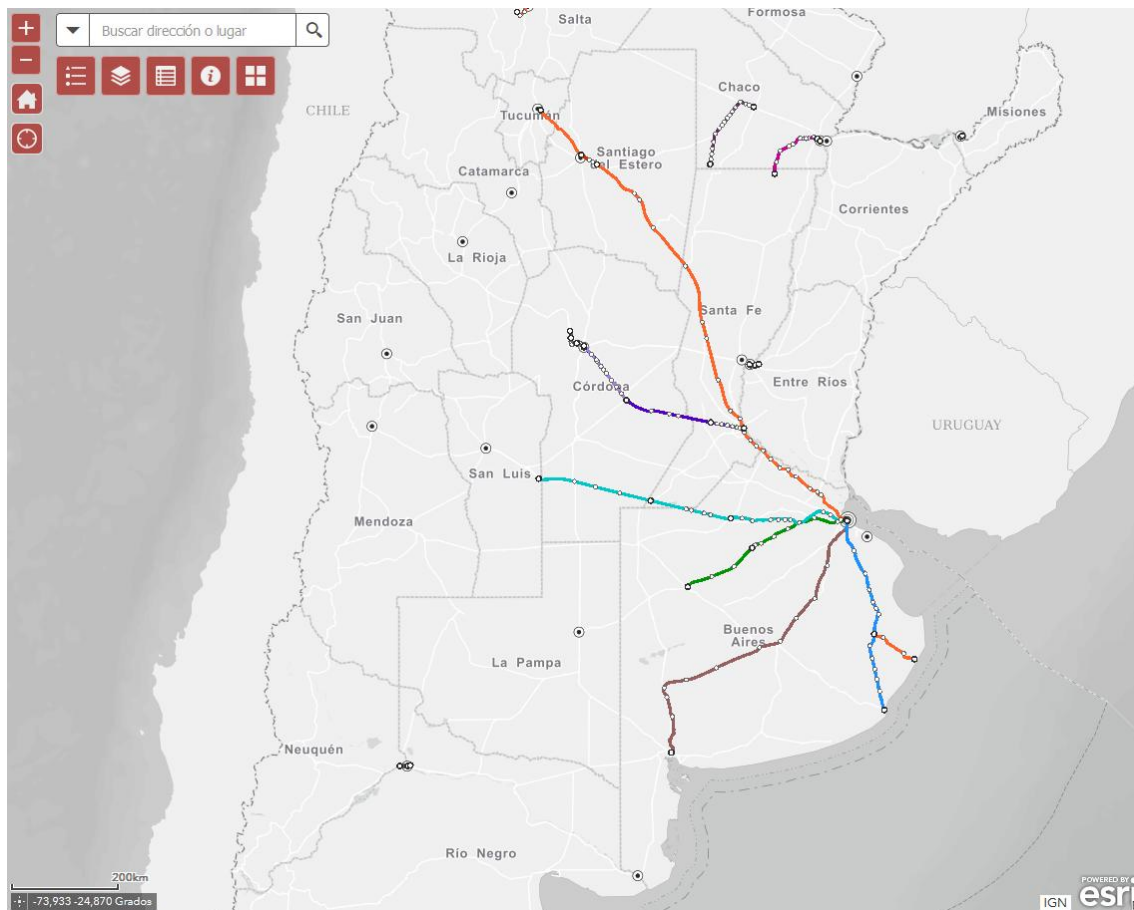
La situación en la década anterior mostraba una amplia cantidad de servicios que, si bien tenían deficiencias en términos de tiempos de viajes, confort y confiabilidad, cubrían una parte importante del territorio nacional, brindando accesibilidad a un gran número de localidades. Con las concesiones, se suprimieron los servicios de pasajeros con excepción de los prestados en el Área Metropolitana de Buenos Aires – AMBA – que también fueron concesionados y solo se recuperaron aquellos servicios de los cuales, como dijimos, se hicieron cargo las provincias o iniciativas privadas, lo que resultó en una drástica disminución de la oferta con la consiguiente pérdida de accesibilidad para muchas localidades pequeñas. Esta pérdida, originada en la supresión de los servicios ferroviarios, no siempre fue compensada con una mejora de los servicios de ómnibus para cubrir las rutas. Desde principios de la década del 2000 se gestaron diversos proyectos de reactivación que no llegaron a

concretarse o no pudieron sostenerse en el tiempo por razones económicas o técnicas.

En la actualidad, existen servicios de tres tipos: larga distancia, regionales e internacionales, de acuerdo con la distinción hecha por la empresa estatal Trenes Argentinos Operaciones. Los servicios de larga distancia solo se prestan en algunos corredores radiales. Se caracterizan por ser de tiempos lentos debido a las condiciones de infraestructura, son poco competitivos con otros modos de transporte. Las tarifas son bajas y los usuarios son, casi exclusivamente, quienes priorizan este factor y/o carecen de otras alternativas de viaje.

En años recientes se introdujeron algunas mejoras en la prestación de los servicios, pero las deficiencias en la infraestructura han condicionado las velocidades comerciales, que muestran una reducción lenta pero paulatina de los tiempos de viaje. Se destacan las líneas que vinculan Buenos Aires-Rosario-Córdoba, Buenos Aires-Rosario-Tucumán y las internas a la provincia de Buenos Aires. La línea Buenos Aires-Mar del Plata es especialmente importante dada la alta cantidad de pasajeros que transporta, especialmente en épocas de vacaciones.

Los servicios regionales son, en realidad, líneas cortas, interprovinciales, que no forman una red. También son servicios de baja frecuencia y tiempos lentos que, sin embargo, revisten un rol importante en la movilidad de corta y media distancia. En este grupo se destacan los servicios entre Güemes y Campo Quijano, en Salta; los servicios que unen Paraná con localidades vecinas; los de Córdoba hacia el valle de Punilla; los que articulan la unidad urbana Cipolletti-Neuquén-Plottier, hoy efectuados de manera parcial entre Neuquén y Plottier, y los que recorren parte de la provincia del Chaco. El ferrocarril Patagónico es especialmente importante en su recorrido entre la costa y la cordillera en la provincia de Río Negro, brindando servicio a las distintas localidades de la meseta.



Red ferroviaria de larga distancia, regional e internacional.

5.1.2. Alcance

El ramal que cruza desde las ciudades de Bahía Blanca hacia Zapala, atravesando el Valle de Río Negro y Ciudades como Neuquén, es uno de los más importantes del sistema ferroviario argentino.

El ramal R60 de trocha ancha (1676 mm) atraviesa 741 km por las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén.

Actualmente hay un servicio de pasajeros de cercanías en Neuquén con seis apeaderos intermedios entre Neuquén y Plottier, prestado por la empresa Trenes Argentinos Pasajeros – SOFSE –.

En cuanto a la red de Carga es operada por la empresa Ferrosur Roca S.A., que como ya mencionamos continúa operando con una prórroga precaria de su concesión.



Red de trocha ancha de Línea Gral. Roca.

Actualmente se plantea el Proyecto de Rehabilitación del Corredor Norpatagónico que tiene como objetivo la rehabilitación del ramal R60 a fin de brindar un servicio seguro de trenes de carga y de pasajeros. Tomando como factor preponderante la conexión con el área de explotación del Yacimiento petrolífero de Vaca Muerta a través del Ramal R61 que une la localidad de Cipolletti con Contralmirante Cordero y la extensión con un nuevo ramal a construir para llegar finalmente a la vinculación con Añelo.



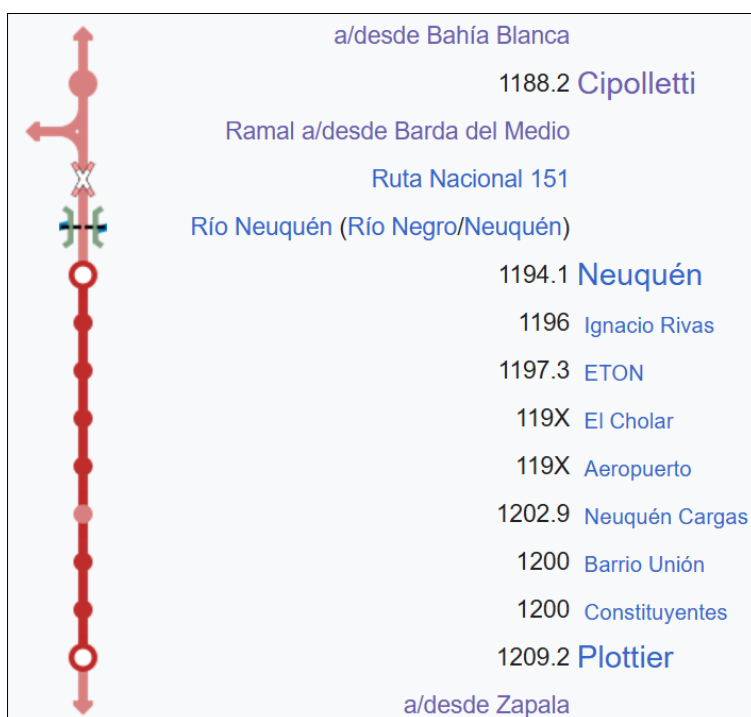
Ramal R60.

5.1.3. Objetivo

El presente documento tiene como objetivo plasmar la información obtenida tanto a nivel de antecedentes como en el relevamiento propiamente dicho para ser utilizado como base para el desarrollo del proyecto conceptual, básico y ejecutivo de la rehabilitación del ramal entre las Estaciones Chichinales y Cipolletti en la provincia de Río Negro.

5.1.3.1. Tren del Valle

Oficialmente el Servicio Regional Neuquén se inauguró en 21 de julio de 2015 con una extensión de 21 km llegando a 8 estaciones uniendo la localidad de Cipolletti, en la provincia de Río Negro, con la localidad de Plottier en la provincia de Neuquén.



Esquema unifilar Tren del Valle.

El proyecto original era el servicio de pasajeros entre Senillosa (Prov. De Neuquén) y Chichinales (Río Negro), conectando también las ciudades de Villa Regina, General Roca, Allen, Plottier y otras localidades intermedias.

En la actualidad, el Tren del Valle solo opera de lunes a viernes con dos coches motores MATERFER CMM400-2 y presta 10 servicios por sentido entre la estación Neuquén y Plottier, ya que el servicio hacia y desde la provincia de

Río Negro se encuentra suspendido por cuestiones de seguridad vinculadas a la problemática del puente que une las ciudades de Cipolletti y Neuquén. Sin perjuicio de lo cual, se efectúan algunos servicios ocasionales condicionados a la problemática planteada.

A raíz de diferentes reconstrucciones de la calzada, se redujo la altura entre la cota de calzada y el fondo de viga del puente llamado gálibo o luza libre, que debe ser mayor a 4,10 metros de altura para vehículos pesados. Esa reducción hace que determinados vehículos de transporte pesado impacten en la estructura del puente pudiendo generar modificaciones a la misma.

Existen alternativas de solución que puede ser un alteo en las vigas o reducción de la cota de la calzada que lleva implícito la solución de la problemática hidráulica en la zona de influencia debajo del puente.

Estas cuestiones están siendo evaluadas por las autoridades nacionales y provinciales respectivamente, a fin de determinar cuál de las alternativas a implementar, quién será el comitente de esta obra, el Estado Nacional o el Provincial a través de sus direcciones de vialidad, entre otras definiciones.



Tren del Valle cruzando puente sobre Río Neuquén.

5.1.4. Estado de la red

5.1.4.1. Estaciones

Casi la totalidad de las estaciones involucradas cuentan con las infraestructuras obsoletas. En todos los casos las playas de maniobras están en desuso o abandonadas y en su mayoría cuentan con dos vías operativas (una de sobrepaso de trenes).

5.1.4.1.1. Estación Cipolletti

Ubicado en la progresiva km 1188,2 (desde Est. Plaza Constitución). Se inauguró el 03 de octubre de 1901 (123 años).

Durante la construcción por parte de la empresa Ferrocarril Sud, la estación fue nombrada Parada Limay.



Estación Cipolletti en el año 1903.

La estación servía como parada intermedia de los servicios de larga distancia con destino final Zapala (Estrella del Valle). Dicho servicio se prestó desde mayo de 1964.

En el año 1993, con la cancelación de los servicios de larga distancia, la Estación dejó de recibir trenes de pasajeros.



Coche motor Materfer detenido en la Estación Cipolletti, 2016.

En el año 2015, al habilitarse el Tren del Valle entre esta Estación y Neuquén, la estación fue rehabilitada. En el año 2022, donde producto del

deterioro del puente sobre Río Neuquén citado precedentemente, dejó de prestar servicio de pasajeros.

5.1.4.1.2. Estación General Fernández Oro

Ubicada en la progresiva 1181,4 (desde Est. Plaza Constitución, fue inaugurada el 19 de mayo de 1931.

Actualmente en el edificio de Estación funciona el Museo Estación Cultural (MEC).



Vista frente de la Estación General Fernández Oro.

5.1.4.1.3. Estación Allen

Inaugurada el 25 de mayo de 1910. Se encuentra en progresiva km 1172,9 medidos desde Est. Plaza Constitución. Hoy sin uso ferroviario.



Vista andén Est. Allen.

5.1.4.1.4. Estación Contralmirante Guerrico

Se inauguró el 15 de noviembre de 1934. Sita en progresiva km 1164. Hoy se encuentra abandonada.



Estado actual del edificio Estación C. Guerrico.

5.1.4.1.5. Estación Juan José Gómez

Se inauguró el 1 de octubre de 1900. Sito en la progresiva km 1155,8 del ramal R60.

Actualmente la estación es utilizada como estación de transferencia de yeso, que es transportado por el Operador ferroviario de cargas hacia la localidad de Olavarría.

El edificio de estación se encuentra usurpado.



Vista Estación J. J. Gómez.

5.1.4.1.6. Estación Fuerte General Roca

Ubicada en el km 1150,5 del ramal R60, fue inaugurada el 1 de octubre de 1900.

En el edificio de estación funcionan dependencias del municipio y el Teatro de la Estación.



Edificio Estación Fuerte Gral. Roca.

5.1.4.1.7. Estación Padre Stefenelli

Inaugurada el 15 de noviembre de 1934. La Estación se ubica en la progresiva km 1147 del ramal R60.

Actualmente es utilizada como estación intermodal de arenas procedentes de la Provincia de Entre Ríos con destino Añelo.



Vista andén Estación Padre Stefenelli.

5.1.4.1.8. Estación Cervantes

Su nombre correcto es Estación Alejandro Magariños Cervantes.

Se encuentra en la progresiva km 1134,3 del ramal R60. Fue inaugurada el 4 de octubre de 1909.

Actualmente el edificio de estación se encuentra en desuso.



Vista Estación Cervantes.

5.1.4.1.9. Estación Mainqué

Inaugurada el 27 de octubre de 1925. Su ubicación se encuentra en la progresiva 1127 del Ramal R60.

Actualmente el edificio de estación se encuentra usurpado.



Vista andén de Est. Mainqué.

5.1.4.1.10. Estación Ingeniero Huergo

Se ubica en la progresiva 1120,6 del ramal R60. Se inauguró el 14 de mayo de 1914.



Vista Estación Ing. Huergo.

5.1.4.1.11. Estación Enrique Godoy

La Estación se encuentra en la progresiva km 1113,4 y fue inaugurada el 14 de marzo de 1923.

Hoy se encuentra en estado de abandono.



Vista Est. Enrique Godoy.

5.1.4.1.12. Estación Villa Regina

Inaugurada el 11 de abril de 1924. La estación se encuentra en la progresiva km 1106,7 del ramal R60.

En el edificio actualmente funciona el Consejo Deliberante de la ciudad.



Vista Est. Villa Regina.

5.1.4.1.12. Estación Chichinales

Se ubica en la progresiva 1094,40 (desde Est. Plaza Constitución), fue inaugurada el 4 de junio de 1880.

Hoy con uso para trenes de carga, la estación no presta servicios de pasajeros desde 1993.



Vista andén Est. Chichinales.

5.1.5. Pasos a Nivel (PaN) existentes

Gran parte del ramal actualmente atraviesa en dirección Este a Oeste, todas las localidades del valle generando un entramado diverso que, dada la actual demanda ferroviaria no reviste gravedad, pero que deberá prestarse especial atención al momento de aumentar la operatoria ferroviaria tanto de servicios de pasajeros como trenes de carga.

En el trayecto entre las localidades de Chichinales a Cipolletti, coexisten cerca de 70 pasos a nivel con distintas tipologías. Y que deberán ser objeto de actualización según la normativa vigente, para garantizar la seguridad tanto de los peatones como la de los vehículos que circulan y los cruzan.

Corresponde destacar que de la actualización referida se desprenderá el tipo de mecanismos a implementar en cada caso, contemplando como se refirió precedentemente y de acuerdo al plexo normativo, si se implantarán barreras manuales, telecomandadas o automáticas.

En el Anexo III del presente informe se enuncian cada uno de los Pasos a Nivel con sus características.

5.1.6. Vía existente

La vía en su totalidad se encuentra en estado regular a malo. Cuenta con rieles cortos eclisados de 50kg/m y durmientes de madera con una densidad de

1640 dtes./km. y fijación directa rígida (tirafondos y clavos). Cuenta con balasto de piedra total o parcialmente colmatado.

Dadas las condiciones de alineación, nivelación y el estado de los materiales que componen la vía, la circulación de las formaciones es baja.

Las últimas intervenciones importantes se realizaron en la década del 80 quedando la infraestructura de vía con gran parte de su vida útil completa.

Las cuadrillas de vía y obra solo hacen trabajos correctivos y patrullaje de vía y actualmente se encuentran en las Estaciones Neuquén Cargas y Padre Stefenelli.

5.1.7. Obras de Arte (OdA) existente

Las obras de arte se encuentran en estado regular a malo, con diferentes patologías a estudiar.

El rango de la misma data de su creación (fines del siglo XIX y principio del siglo XX) en donde las condiciones hídricas e hidráulicas eran totalmente distintas a las actuales.

El cambio de recurrencias de tormentas, las modificaciones en el uso del suelo y de las políticas hídricas de las provincias que son atravesadas por el ramal, obligan a la realización de nuevos estudios hídricos e hidráulicos y a repensar la obra en esta materia.

Actualmente, se han identificado zonas inundables, red de canales, terrenos erosivos, sedimentosos y hasta zonas salitrosas que obligan a tener consideración de cada una de ellas en materia hidráulica.

En cuanto a las estructuras, muchos de los puentes metálicos deberán ser objeto de estudios de la vida remanente de sus tableros metálicos, como así también refuerzo de pilas y estribos que en muchos casos se encuentran con riesgo de colapso.

En cuanto al alcantarillado, algunas alcantarillas están tapadas e inutilizadas y su estado no dista de lo ya enumerado.

5.1.8. Análisis preliminar de la operación

El análisis de la futura operación del dado en llamar Tren del Valle, desarrollado en el presente documento, tiene un enfoque a nivel preliminar, esto debido a que se deben definir datos de entrada que por el avance prematuro del proyecto todavía no se cuentan.

Se deberán definir y ajustar premisas respecto a:

- Demanda potencial de pasajeros.
- Ubicación de estaciones de transferencia con el transporte de colectivos tanto urbano como suburbano.
- Tipo y modelo de Material Rodante.
- Requisitos de compatibilidad de tráfico con el actual servicio de cargas.
- Nivel de serviciabilidad final de vía: lo que estará supeditado al Tipo de infra y superestructura de vía a definir.
- Nivel de seguridad alcanzable de la zona de vía.

Algunos de estos parámetros están sujetos a la oferta de mercado y al presupuesto disponible por la provincia para llevar a cabo dicho proyecto.

En el presente análisis no se tiene en cuenta, ciclos de mantenimiento de formaciones, y ubicación de talleres, diagramas de hilo, puntos de cruces de formaciones etc., dichos hitos serán desarrollados en las sucesivas etapas de estudio.

5.1.8.1. Cálculo de flota mínima necesaria

Para el siguiente análisis se considera el escenario de correr el servicio de pasajeros del tren de cercanías con formaciones tipo DMU por sus siglas en inglés “Unidad Diesel Múltiple”, conocida en la jerga ferroviaria como “Coche Motor”, la particularidad de estas unidades es que cuentan con cabina de conducción en ambos extremos, lo que disminuye tiempos de maniobra en las cabeceras ya que no se requiere cambio de posición de locomotora como en los trenes convencionales. Actualmente en uso en el trayecto entre Neuquén y Plottier.

Otra de las premisas adoptadas es la de contar con una frecuencia de una formación por hora de lunes a sábados y una formación cada una hora y media

los domingos y feriados (valores que deberán ajustarse una vez obtenida la demanda real).

Por último, se adopta una velocidad comercial que surge del promedio ponderado entre las velocidades comerciales adoptadas para cada tramo (análisis desarrollado en el punto anterior).

5.1.8.2. Cálculo del tiempo de desplazamiento

Para el análisis del tiempo de desplazamiento y detención en Paradores, se considera una velocidad media de 50km/h.

Dicha premisa se toma únicamente en base a proyectos similares, la velocidad al igual que el resto de los parámetros involucrados en la operación del tren referido, deberán ajustarse en las futuras etapas del proyecto, a medida que se cuente con mayor cantidad de premisas de entrada.

Las próximas tablas contienen el cálculo de tiempo de desplazamiento entre estaciones, tiempo de parada y cálculo de velocidad comercial de acuerdo con las hipótesis previamente planteadas. Se describen las estaciones.

Tabla 7. Cálculo del tiempo recorrido y velocidad comercial.

Estación	Acumulado (km)	Diferencia (km)	Tiempo Desplazamiento (min)	Tiempo en andén (min)
Chichinales	1094,40	0,00	0,00	1,5
Villa Regina	1106,70	12,30	14,76	1,5
Enrique Godoy	1113,40	6,70	8,04	1,5
Ing. Huergo	1120,60	7,20	8,64	1,5
Mainqué	1127,00	6,40	7,68	1,5
Cervantes	1134,30	7,30	8,76	1,5
Padre Stefenelli	1147,00	12,70	15,24	1,5
Gral. Roca	1150,50	3,50	4,20	1,5
JJ Gomez	1155,80	5,30	6,36	1,5
Guerrico	1164,00	8,20	9,84	1,5
Allen	1172,90	8,90	10,68	1,5
Fernández Oro	1181,40	8,50	10,20	1,5
Cipolletti	1188,20	6,80	8,16	1,5
TOTAL		93,80	112,56	19,50
Tiempo Total recorrido:		132,06	min	
Velocidad media (Vm):		50,00	km/h	
Velocidad comercial (Vc)		42,62	km/h	

Tabla 8. Cálculo de rotación y flota mínima necesaria.

Datos Operativos	Cantidad	Unidad
Long de recorrido	93,8	km
Velocidad Comercial	42,62	km/h
factor de maniobra	5%	
Rotación	295	min
Frecuencia (lun a sab)	60	min
Frecuencia (dom. y feriados)	90	min
DMUs necesarias (lun a sab)	6	unid
DMUs necesarias (dom. y feriados)	4	unid
DMUs reserva operativa	1	unid
DMUs (flota mínima)	7	unid
horas trabajo diarias (6:00hs - 23:00hs)	17	hs
minutos de trabajo diarios	1020	min
km recorridos/hora (con maniobra incluida)	231,74	km
km recorridos/día	3939,6	km

Como valor relevante se obtiene que, para correr un servicio de estas características, bajo las condiciones planteadas será necesario contar con una flota mínima de 7 DMUs.

5.1.9. Material Rodante

Se presentan a continuación dos modalidades:

5.1.9.1. Generalidades DMU CRRC

Las DMUs de trocha ancha diseñadas por CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd. (CRRC Sifang) basadas en unidades múltiples exportadas a Namibia, Sri Lanka, Costa Rica, Chile y otras comercializadas en China.

Cuentan con ventajas técnicas de "avanzada, madura, económica, aplicable y confiable" y de acuerdo con las características ambientales del ferrocarril de trocha ancha.

El diseño del tren sigue los principios de humanización, modularidad, intercambiabilidad y confiabilidad.

Las DMUs de trocha ancha están compuestas por tres coches cada una, incluidos 2 coches motrices con POWERPACK y 1 coche remolcado sin POWERPACK.

El tren dispone en total de 210 asientos, el coche TC1 tiene 2 lugares destinados a sillas de ruedas para discapacitados, cada DMU está equipada con el POWERPACK integrado de 2 motores diésel y generador, 2 convertidores de tracción y 4 motores de tracción, cada convertidor de tracción alimenta a 2 motores de tracción.

La velocidad máxima de operación de las DMUs es de 120 km/h.

Las triplas tienen la posibilidad de remolcar a una tripla similar en caso de rescate.

5.1.9.1.1. Parámetros técnicos

Los principales parámetros técnicos del material rodante:

Tabla 9. Dimensiones.

Ítem	Parámetros de dimensiones
Distancia entre centros de coches	17500mm
Distancia entre ejes	2450mm
Diámetro de la rueda (rueda nueva / de desgaste total)	860mm/790mm
Altura de acoplador	Acoplador del extremo delantero: 980 mm; acoplador central: 830 mm
Longitud total del tren	78040mm
Longitud entre las superficies de conexión de acopladores	Coche cabeza: 26310 mm; coche intermedio: 25 mm
Longitud de la carrocería (excluido el aparato anti acaballamiento)	Coche cabeza: 25160 mm; coche intermedio: 24 mm
Anchura de la carrocería	3100 mm
Altura de la carrocería (al hongo del riel):	3780mm
Altura del tren (aire acondicionado)	4310mm
Altura de la superficie del piso del salón de pasajeros	1220mm (ambos extremos) 830mm (centro)
Altura interna del salón de pasajeros	2250mm

Tabla 10. Parámetros técnicos.

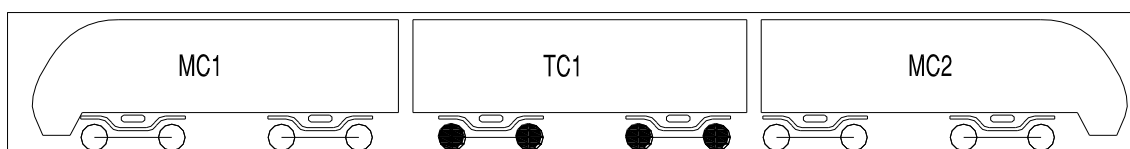
Ítem	Parámetros de dimensiones
Vida útil de diseño	30 años
Forma de formación	-MC1+TC1+MC2-
Modo de transmisión	CA-CC-CA
Velocidad máxima de operación	120 km / h
Velocidad máxima diseñada	140km/h
Aceleración media de la velocidad del tren de 0 a 60 km/h	$\geq 0,25 \text{ m/s}^2$
Desaceleración media del freno de servicio	$\geq 0,8 \text{ m/s}^2$
Desaceleración media del freno de emergencia	$\geq 1,0 \text{ m/s}^2$
Distancia de frenado	$\leq 700 \text{ m}$
Potencia de remolque	La potencia instalada del motor es de 740kW (4*185kW)
Peso en vacío del tren (AW0)	Aprox. 160 t

Tabla 11. Capacidad de carga de pasajeros.

	MC1	TC1	MC2	Total (nº de pasajero en todo el tren)
AW1 (Cap. Pasaj. sentados)	72	66	72	210
AW2 (AW1 + 4 pax/m ²)	168	170	168	506
AW3 (AW1+5 pax/m ²)	192	196	192	580
AW4 (AW1+6 pax/m ²)	216	222	216	654
AW5(AW1+8 pax/m ²)	265	274	265	804

5.1.9.1.2. Esquema de composición

El diagrama esquemático de la formación de las DMUs de trocha ancha:



Disposición de formación de DMU.

Nota: Tipo de formación: -MC1+TC1+MC2-

Dónde: MC1 y MC2 son los coches motrices con POWERPACK, y TC1 es el coche remolcado sin POWERPACK.  es el bogie motriz,  es el bogie de remolque; "-" es el acoplador automático; "+" es el acoplador semipermanente.

5.1.9.1.3. Disposición del plano del tren

MC1y MC2 son los coches motrices con POWERPACK, con 72 asientos.

El coche MC1 tiene la misma disposición del plano que el coche MC2.

A ambos lados del salón de pasajeros hay dos pares de puertas correderas encajables de dos hojas con una apertura de 1200mm.

En el extremo I del tren hay una cabina de conducción con consola para el conductor, un asiento para el conductor y un gabinete eléctrico y de señal de la cabina, cumpliendo con los principios modernos de diseño ergonómico.

Las otras partes son salones de pasajeros. La parte central del tren es un área de piso bajo para facilitar la subida y bajada de los pasajeros.

El salón de pasajeros en el extremo II del tren está equipado con el armario de distribución. El salón de pasajeros está equipado con 2+2 asientos.

En la parte superior de los asientos en ambos lados en el salón de pasajeros, se prevé la colocación de portaequipaje.

El coche TC1 es el coche remolcado intermedio sin POWERPACK, con 66 asientos, y un baño multi-funcional y un dispositivo de elevación de silla de ruedas en el centro.

Detrás del dispositivo de elevación de silla de ruedas, se encuentra una zona destinada a sillas de ruedas.

Las otras partes son salones de pasajeros con 2+2 asientos.

En la parte superior de los asientos en ambos lados en el salón de pasajeros, se prevé la colocación de portaequipaje.

En el extremo II del tren está dispuesto el armario de distribución del salón de pasajeros.

A ambos lados del salón de pasajeros de cada coche hay dos pares de puertas correderas encajables de dos hojas con una apertura de 1200mm.

5.1.9.2. DMU – Triplas MATERFER – Coche motor CM 2504 Y CR 2504

5.1.9.2.1. Características generales

Estas unidades de Coche Motor (CM) y Coche Remolcado (CR), se utilizan en los servicios de Líneas Regionales de Trocha Ancha, permitiendo disponer de unidades adicionales para los servicios programados. Actualmente en uso en el sector entre Neuquén y Plottier.

5.1.9.2.1.1 Motores

Motor Diésel Marca Scania Modelo DC13- 072 A con sistema de refrigeración, escape y gestión electrónica.

Motor diésel auxiliar Deutz BF 4-6L 913/C con el alternador Cramaco G2R 200.

5.1.9.2.1.2. Generador

Generador de Corriente Alterna WEG AG 10-280 con su correspondiente sistema de control.

5.1.9.2.1.3. Motores de Tracción

Motores de tracción de corriente alterna de 75 KW – Cantidad 4.

5.1.9.2.1.4. Caja de Transmisión

Marca Allison AT.

5.1.9.2.1.5. Gálibo

El Coche Motor, deberá respetar la configuración de gálibo máximo de trenes y mínimo de obras de vías comunes y electrificadas (PLANO GVO 3234) para trocha ancha y la norma FAT N° 4 emitida por Ferrocarriles Argentinos.

5.1.9.2.1.6. Climatización

Los equipos de aire acondicionado serán por tipo Merak RT36BA.

5.1.9.2.1.7. Velocidad Máxima

La velocidad máxima es de 120 kilómetros por hora. Se puede limitar electrónicamente la velocidad final a 80 km/h debido al estado de las vías, o a la densidad poblacional, por razones de seguridad.

5.1.9.2.1.8. Capacidad y Uso

El tren tiene capacidad para 130 personas sentadas o 260 con pasajeros parados. Incluye porta bicicletas.



Coche motor Materfer 2504.

5.1.10. Actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria

Para poder circular a las velocidades comerciales antes descritas, será necesario realizar una serie de actuaciones en la infraestructura de vías que permitan circular con seguridad operativa a cada una de las formaciones.

En ese sentido se enumeran los trabajos a realizar solo a modo de referencia.

No obstante, los costos finales correspondientes al mencionado proyecto serán calculados con margen de error decreciente a partir de la elaboración del proyecto conceptual, básico y ejecutivo.

Se plantean dos escenarios de actuación:

5.1.10.1. Escenario de renovación total

En este caso, se plantea la renovación total de la infraestructura de vías, para la conformación de una vía con las siguientes características:

Balasto de piedra partida de 30 cm de espesor, durmientes de hormigón monobloque a razón de 1640 unidades por km, Riel tipo 54 E1 para conformación de tecnología de RLS, fijación doblemente elástica tipo W14/W21. Para el caso de los aparatos de vía (AdV) implantados en vía principal, se los actualizará a un diseño moderno que permitan circular al material rodante a velocidad comercial

Será necesario en las zonas urbanas, dotar de seguridad al ancho de zona de vía, por lo que será necesario plantear un cerramiento acorde a la seguridad operativa.

Puesta en valor de todas las OdAs para asegurar el pasaje a la velocidad comercial, soportar la carga por eje mínima de 17 ton/eje y prestar de seguridad operativa a cada una de las formaciones circulantes.

Puesta en valor de estaciones, deberá dotarse a cada una de las estaciones con andenes seguros y de fácil acceso que permita al pasajero poder circular con seguridad y sin problemas, por lo que deberán contar con solado háptico, iluminación accesibilidad para personas con discapacidad para su acceso acorde a la normativa vigente. Sanitarios, tótem de seguridad más tótem para SUBE/NFC.

En lo que se refiere a los pasos a nivel, será necesario actualizar de acuerdo con la normativa vigente (SETOP 7/81) de la seguridad de cada uno de

los cruces. Para ello deberán colocarse las señales activas necesarias que resulten en cada uno de los casos. En lo referente al cruce, se tiene en cuenta la renovación de calzada, vías y pasos peatonales.

5.1.10.2. Escenario de mejoramiento de vías

Para este caso, las actuaciones de la vía cambian, en donde los trabajos a realizar difieren a los de renovación.

Se hará el recambio de durmientes rotos y en juntas, se escuadran aquellos que se encuentren torcidos. Se conformará barra larga de mínimo 30 metros para reducir la cantidad de juntas. Se despuntará las barras. Se cambiará el 80% de las fijaciones. Se hará un regado de piedra balasto de unas 800 ton/km mínimo para un posterior bateado pesado. Se tratarán el 100% de las juntas.

5.1.10.3. Costos de referencia

Tabla 12. Costos estimados para la infraestructura de vías. Valores estimados sin IVA.

Alternativa	Unidad	Cantidad	U\$ Unitario	U\$ Total
Escenario 1 - Renovación de vía simple	Km	95	USD 1.652.892,56	USD 157.024.793,39
Escenario 2 - Mejoramiento pesado de vía simple	Km	95	USD 661.157,02	USD 62.809.917,36
Seguridad Lateral	m	80.000	USD 281,00	USD 22.480.000,00
Pasos a Nivel	Un	86	USD 300.000,00	USD 25.800.000,00
Obras de Arte	Gbl	1	USD 9.956.490,00	USD 9.956.490,00
Recuperación de Estaciones	Un	13	USD 300.000,00	USD 3.900.000,00

Tabla 13. Costos totales estimados de infraestructura ferroviaria sin IVA.

Alternativa	USD Unitario (Km)	U\$Total
Escenario 1+Seg.+PaNs+OdAs+Estaciones	USD 2.306.960,88	USD 219.161.283,39
Escenario 2+Seg.+PaNs+OdAs+Estaciones	USD 1.315.225,34	USD 124.946.407,36

Tabla 14. Costo estimado de material rodante (DMU).

Alternativa	Unidad	Cantidad	U\$ Unitario	U\$ Total
Triplas Diesel Eléctricas - nuevas	Un.	7	USD 6.000.000,00	USD 42.000.000,00

5.2. Análisis social del Tren del Valle

TAVER S.A. realizó a solicitud de la Provincia, una encuesta con el objeto de analizar y evaluar la conveniencia y recepción de la comunidad respecto a la puesta en marcha del servicio ferroviario de pasajeros entre las provincias de Río Negro y Neuquén. Durante 2 días de trabajo se realizaron 384 encuestas a partir de un cuestionario estructurado, con un margen de error de muestreo del 5% y un nivel de confianza del 95%.

Las tareas de campo se desarrollaron en el Departamento de General Roca, de la Provincia de Río Negro, a usuarios/as de transporte de colectivos mayores de 16 años. La población se dividió en tres clústeres: General Roca, Cipolletti y Villa Regina.

A continuación, se procede a plantear las principales conclusiones del estudio, que se adjunta como Anexo V a este informe parcial.

5.2.1. Perfil sociodemográfico

El perfil de los usuarios de transporte de colectivos en el Departamento de General Roca consta de las siguientes características:

- Con respecto a las localidades de residencia, el 26,04% vive en General Roca, el 22,14% en Cipolletti, el 13,28% en Allen y el 11,20% en Villa Regina. Por su parte, el 9,38% reside en Fernández Oro y el 4,95% en Neuquén.
- Los usuarios que poseen entre 19 y 30 años son los que más utilizan el servicio de colectivos conformando el 43% del total.
- En relación con su formación, el 28,9% de los usuarios posee el secundario completo.

Tabla 15. Localidad de residencia de los usuarios.

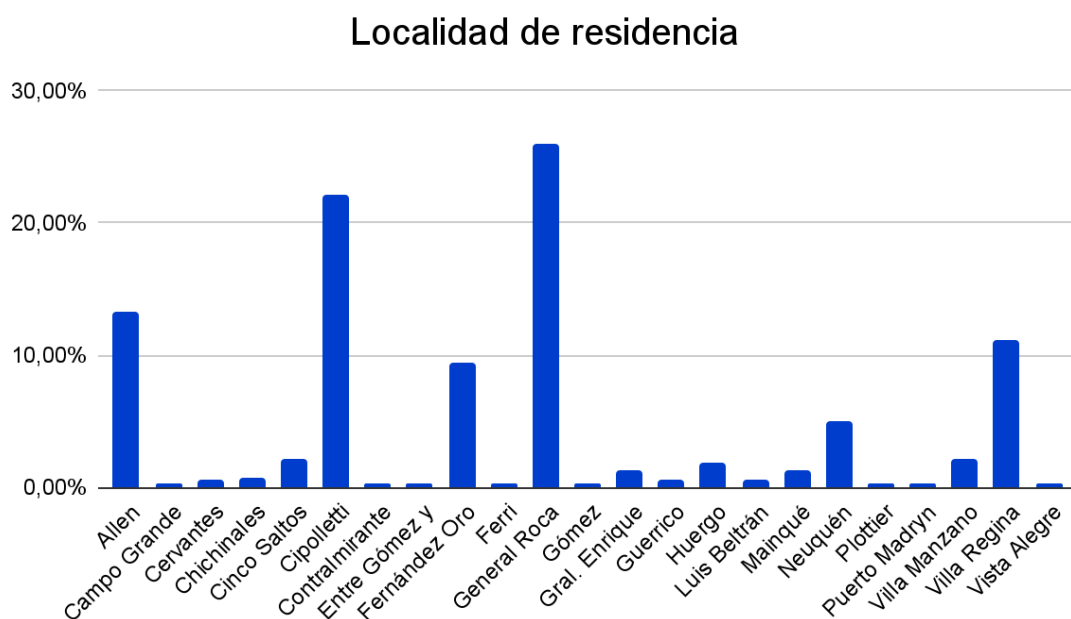
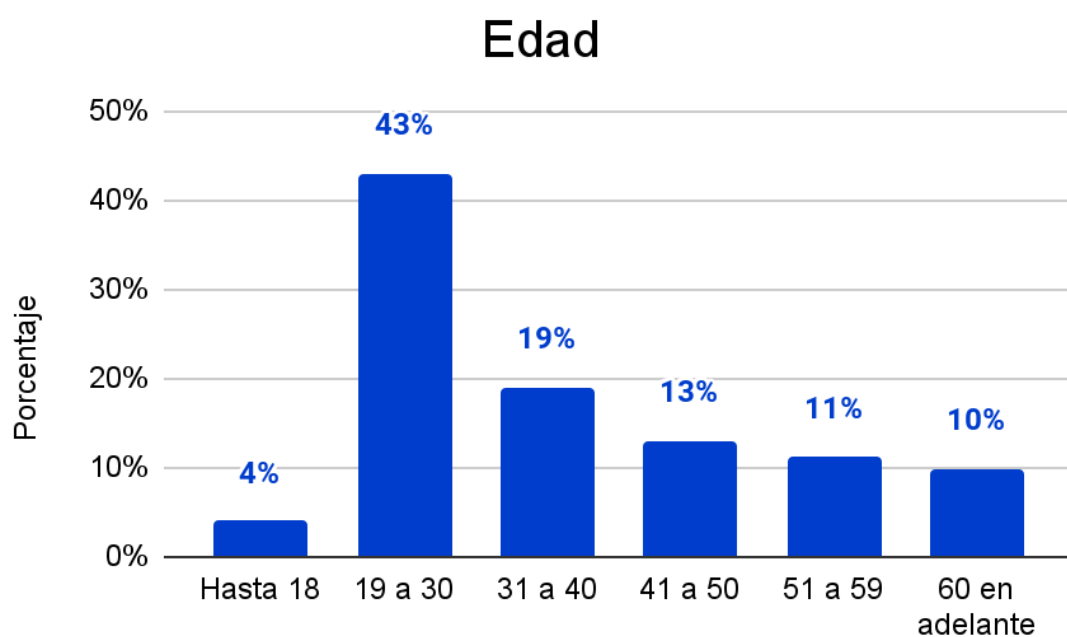


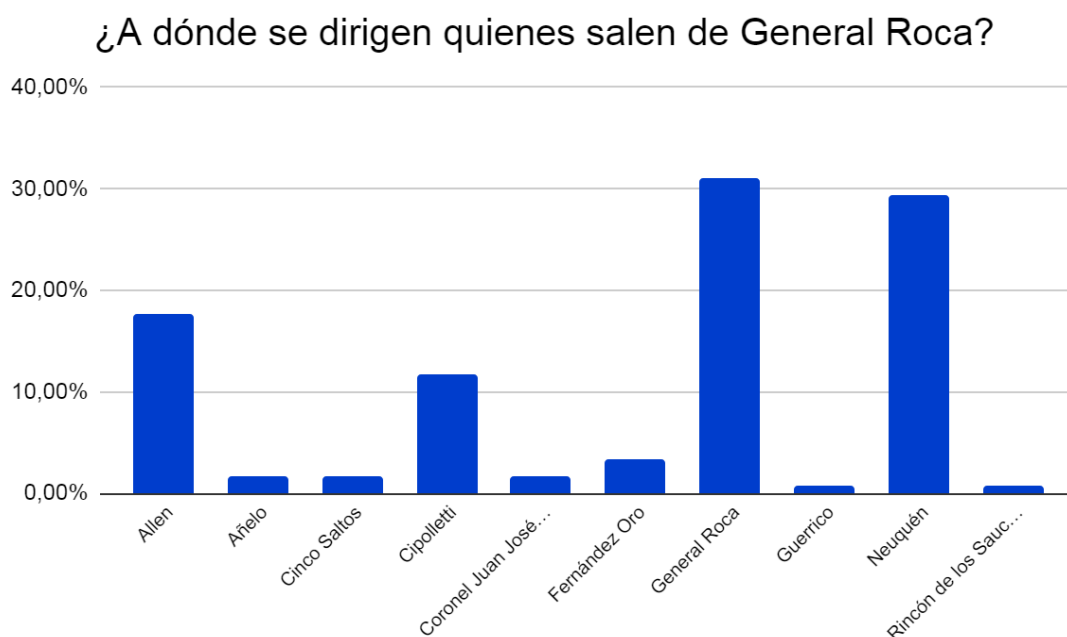
Tabla 16. Edad de los usuarios.



5.2.2. Destinos finales

Los lugares hacia donde se dirigen los usuarios se establecieron a partir del lugar de origen, en ese sentido, arrojan los siguientes datos:

Tabla 17. Lugar de destino de los usuarios de General Roca.



El 31,09% utiliza el servicio para viajes dentro de la localidad, el 29,41% hacia Neuquén y el 17,65% hacia Allen.

Tabla 18. Lugar de destino de los usuarios de Villa Regina.



El 40,68% viaja hacia General Roca, el 15,25% hacia General Enrique Godoy y el 13,56% hacia Huergo.

Tabla 19. Lugar de destino de los usuarios de Cipolletti.



El 62,14% utiliza el servicio para viajes dentro de la localidad, el 16,02% hacia Neuquén y el 6,80% hacia General Roca.

5.2.3. Motivos de transporte

Entre los motivos para trasladarse vía colectivo se destacan los siguientes:

- El 50% declara que lo utiliza para asuntos personales.
- El 31,3% para dirigirse al trabajo.
- El 13% para ir a estudiar.

Tabla 20. Motivo de viaje.

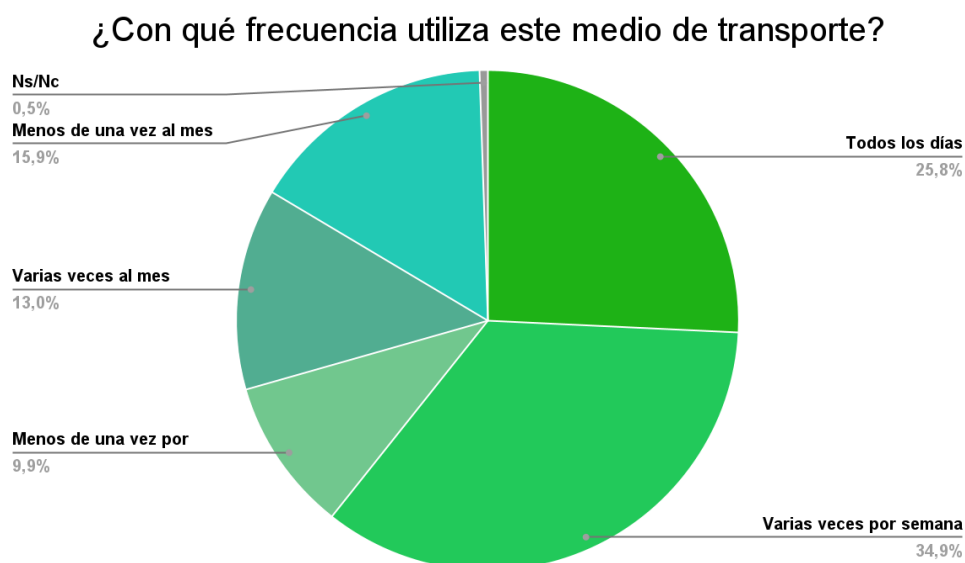


5.2.4. Frecuencia de uso

La frecuencia con la que utilizan el transporte en colectivo se compone de la siguiente manera:

- El 25,8% de los usuarios lo utiliza todos los días.
- El 34,9% declara que utiliza el servicio varias veces por semana.
- El 15,9% lo utiliza menos de una vez al mes.
- El 13% varias veces al mes.
- El 9,9% menos de una vez por semana.

Tabla 21. Frecuencia de uso del colectivo como medio de transporte.



5.2.5. Nivel de satisfacción

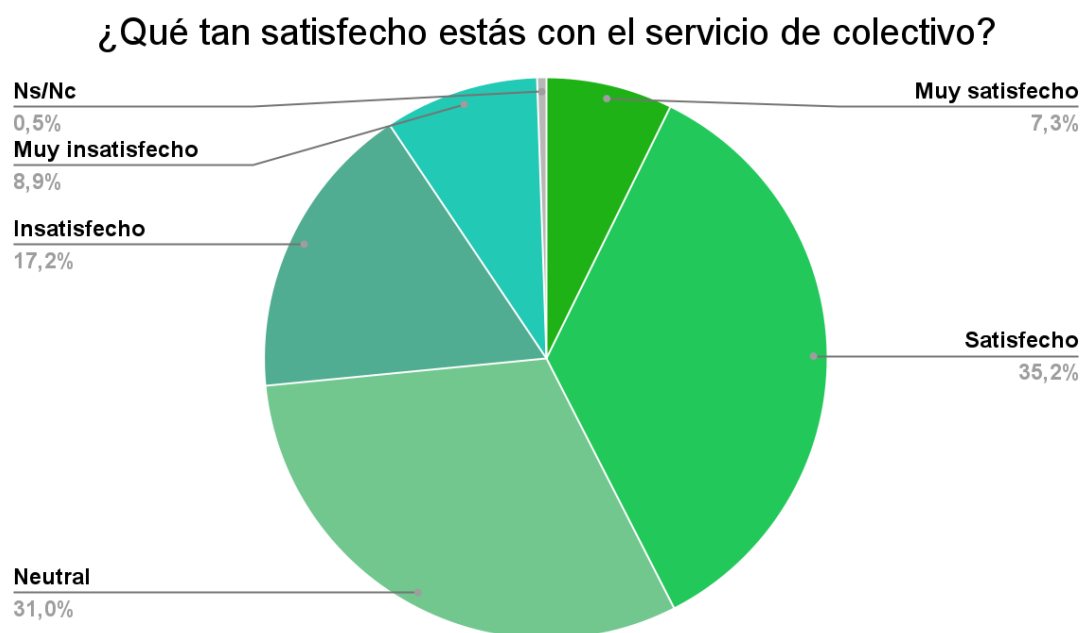
Frente a la pregunta por el nivel de satisfacción, el 7,3% de los usuarios se encuentra muy satisfecho con el servicio y el 35,2% satisfecho. Asimismo, el 31% se mantiene neutral con respecto al nivel de satisfacción mientras que el 17,2% se encuentra insatisfecho y el 8,9% muy insatisfecho.

Con respecto a los usuarios que utilizan el colectivo como medio de transporte todos los días y varias veces a la semana, surgen los siguientes porcentajes:

- En el caso de los primeros se encuentran un 35,71% satisfechos y en un 32,14% insatisfechos, mientras que el 16,07% se manifestó neutral.
- Los segundos se encuentran en un 33% satisfechos y un 33% insatisfechos.

De esta manera, es posible concluir que el 57% de los usuarios encuestados no afirma estar satisfecho con el servicio de transporte de colectivo.

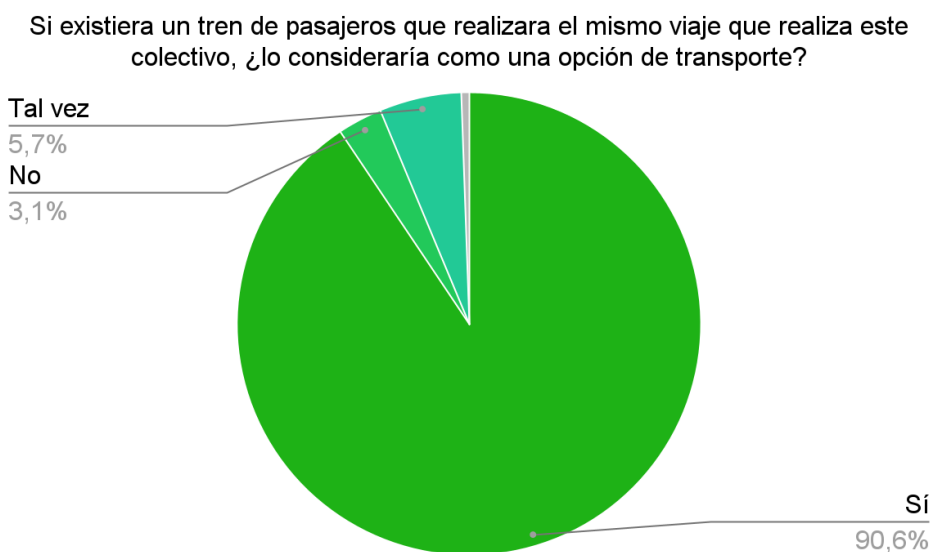
Tabla 22. Nivel de satisfacción con el servicio de colectivos.



5.2.6. Tren de pasajeros

Más allá del grado de satisfacción que han mencionado los usuarios de colectivo, el tren de pasajeros se considera como una alternativa de transporte frente al colectivo. Es decir que, en caso de que existiese un tren de pasajeros, el 90% de los usuarios está de acuerdo en considerarlo una opción de transporte.

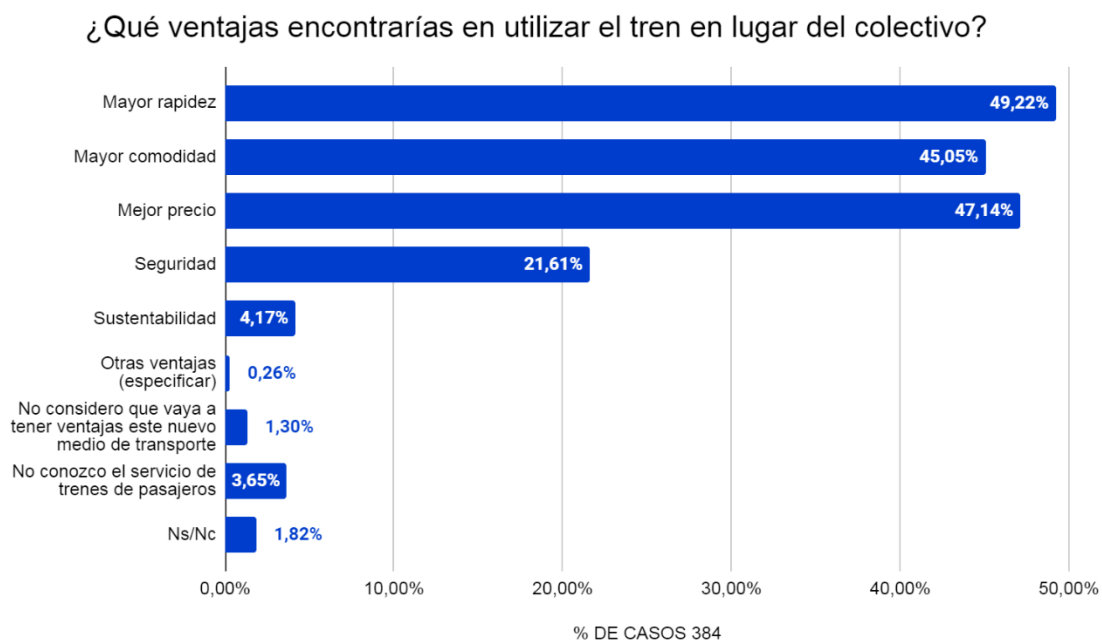
Tabla 23. Tren de pasajeros como opción de transporte.



A su vez, al consultar sobre sus valoraciones frente a las ventajas de trasladarse mediante el tren de pasajeros los datos pueden agruparse de la siguiente manera:

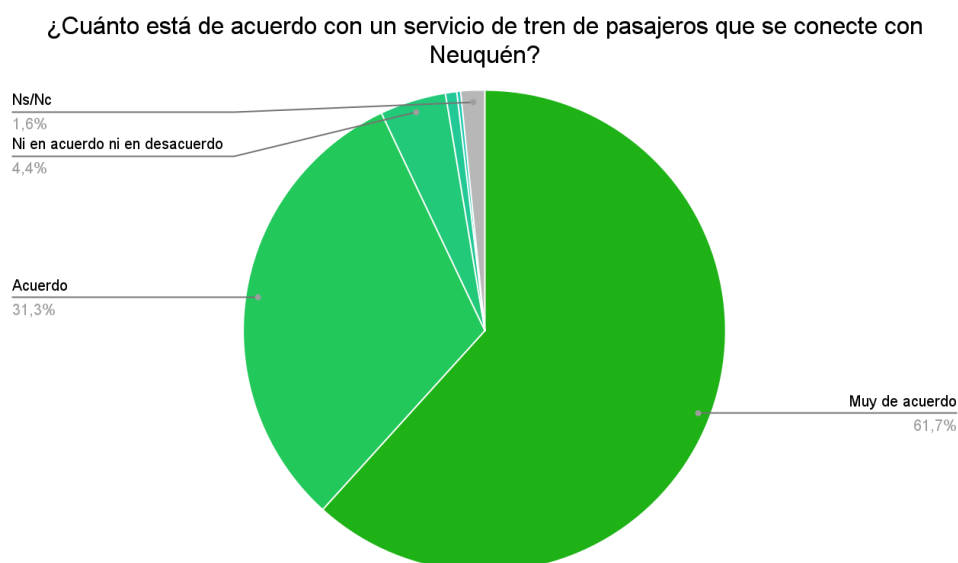
- El 49,22% por mayor rapidez.
- El 47,14% por mejor precio.
- El 45,05% por mayor comodidad.

Tabla 24. Ventajas del tren frente al colectivo.



Asimismo, más del 90% de los usuarios encuestados está de acuerdo con un tren de pasajeros que se vincule con Neuquén.

Tabla 25. Nivel de acuerdo con un tren de pasajeros que conecte con Neuquén.



En síntesis, a partir de los resultados arrojados, los usuarios de colectivos del Departamento de General Roca utilizarían como alternativa de transporte el tren de pasajeros para los viajes que realizan con diferentes frecuencias de uso. Además, la opción de vincular el tren de pasajeros hacia Neuquén cuenta con gran aceptación.

Por su parte, la Comisión de Vecinos por la Vuelta del Tren de Pasajeros realizó un informe de situación donde se manifiesta favorablemente por la vuelta del Tren del Valle. En tal sentido, desde el año 2016 han logrado juntar 38.000 firmas que solicitan la rehabilitación del servicio.

En marzo de este año, las Universidades Nacionales de Río Negro, y de Comahue conjuntamente con el Instituto Universitario Patagónico de las Artes de Río Negro, acompañaron la demanda efectuada por el Gobierno de la provincia de Río Negro donde se insta al Gobierno Nacional a dar curso a las acciones necesarias para la implementación del Tren del Alto Valle.

Dicho apoyo se sostiene en que el recorrido del tren atraviesa ciudades universitarias: Cipolletti, Allen, General Roca y Villa Regina. Estos municipios concentran una gran oferta académica universitaria y diferentes proyectos de extensión con la comunidad, tanto de la Universidad Nacional del Comahue (UNCO), como de la Universidad Nacional de Río Negro (UNRN). A su vez, en las sedes mencionadas se dictan un total de 67 carreras de grado y pre-grado siendo la primera General Roca con un total de 45 carreras, Villa Regina con 9, Cipolletti con 7 y Allen con 6.

Cabe mencionar que, según los anuarios estadísticos de la UNCO y la UNRN, en las localidades mencionadas se enseñan las carreras más concurridas de la región:

- Cipolletti: Medicina, Psicología, Ciencias de la Educación, Criminología y Ciencias Forenses.
- Allen: Enfermería y Odontología.
- General Roca: Arquitectura y Abogacía.

A su vez, el total de estudiantes rionegrinos que estudian en la Universidad Nacional de Río Negro, la Universidad Nacional del Comahue, el IUPA y la UTN (Bariloche) es de 25.570, de los cuales 17.378 pertenecen al Alto Valle y Neuquén Capital.

5.3 Análisis económico financiero del Tren del Valle

En función de los análisis técnicos y sociales que se plasman a lo largo de este documento, se dio inicio al análisis económico y financiero del proyecto bajo estudio, herramienta fundamental para determinar la inversión, y los flujos de costos e ingresos proyectados.

Se aclara que el presente análisis es el inicio del desarrollo, atento que la definición final queda sujeta a la metodología de operación, concesión y/o desarrollo integral del proyecto de acuerdo con la nueva normativa establecida por las autoridades nacionales.

El objetivo de esta sección es determinar la rentabilidad social y económica del ferrocarril bajo análisis. La zona del Alto Valle de Río Negro es un territorio en desarrollo que ha alcanzado en los últimos años un alto crecimiento de su Producto Interno Bruto. El transporte de pasajeros, que es fundamental en el crecimiento del PIB, está basado en su totalidad en el desplazamiento de automóviles, ómnibus, camiones y motos, lo cual debe ser compatibilizado con el modo ferroviario como sucede en el mundo, posibilitando el desarrollo estable y sostenible. Es por esto que se estudia la viabilidad socioeconómica del ferrocarril en el corredor del alto Valle de Río Negro, conteniendo en su trayecto poblaciones importantes, estratégicas a nivel social y económico para el desarrollo de la actividad de la zona.

El ferrocarril se incorpora como un nuevo modo de transporte de pasajeros para viajar en la zona. La evaluación económico-social se establecerá a través de un método desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y por el Ministerio de Fomento de España. En la actualidad la misma infraestructura es utilizada para el transporte de cargas, este uso queda fuera del alcance del estudio, aunque lógicamente aumentará la rentabilidad del proyecto al disminuir notablemente la inversión necesaria por los compromisos contractuales del actual concesionario. Se presta especial atención a los aspectos sociales y medioambientales.

5.3.1. Objetivo, alcance y condicionantes del estudio

En cuanto al condicionamiento del estudio, se está realizando en base a datos fiables obtenidos por diversos modos: encuestas origen destino, análisis de mercado respecto al tránsito y transporte vehicular, accidentología, entre otros. En aquellos casos en que no se dispone de datos, se procede a estimarlo proyectando su incidencia, tratando de suplir su falta con el cruce de los datos

recabados y la información disponible en páginas oficiales y estudios realizados precedentemente.

Metodología para la evaluación económica de proyectos de transporte:

Los proyectos de infraestructuras de transporte tienen una importancia creciente en el mundo ante la necesidad de integrar físicamente los mercados internos de los países y potenciar el comercio exterior.

En el caso del transporte ferroviario se suman factores de importancia como las externalidades producto de cuestiones ambientales y accidentología que impactan de manera directa en la viabilidad del proyecto en cuestión.

Desde hace muchos años se intenta establecer y definir una metodología aplicable y sistemática a los proyectos de transporte para realizar su evaluación económico-social. Los métodos más difundidos para la estimación de las demandas están basados en encuestas y aforos que consisten en recopilar información a través de una serie de entrevistas a los potenciales usuarios y no usuarios del proyecto. Este método es efectivo cuando se tienen buenos procedimientos de evaluación y se puede alcanzar un rango amplio de encuestas sin dificultad, como es en este caso bajo análisis.

Por otra parte, la utilización de métodos de evaluación socioeconómica que toman en consideración los datos de partida desde las fases iniciales del desarrollo de los modelos minimiza la subestimación de inversiones. Realizar estimaciones con desviaciones mínimas en los costos de construcción y mantenimiento de la infraestructura, y, sobre todo, predecir la demanda futura es un reto importante. Para obtener la viabilidad de un proyecto, se evalúan los costos desde un punto de vista social y financiero. La rentabilidad social se cuantifica mediante el cálculo del valor actual neto social del proyecto, reflejando la valoración total de un determinado producto o servicio por parte de los individuos en donde se toman en consideración aspectos relacionados con el aumento del bienestar social que no tienen precio de mercado. La rentabilidad financiera tiene en cuenta los costos económicos que se generan en las empresas que se ven afectadas por el proyecto y se cuantifica con la obtención del valor actual neto financiero. Es importante mencionar que, la incorporación del servicio de tren de pasajeros implicará que los medios que son complementados, como pueden ser los autobuses, deberán atemperar dicha competencia con medidas que optimicen la prestación de los servicios, esto generará una mejora en la calidad de oferta del transporte de la zona.

La metodología por utilizar para el análisis económico - financiero toma en consideración los principales beneficios y costos sociales y financieros en proyectos de transporte, entre ellos y principalmente los relacionados con:

- Tiempos de viaje.

- Accidentología.
- Impactos medioambientales.
- Costos de inversión.
- Costos operativos y de mantenimiento
- Mejoras de calidad o fiabilidad.

Se desarrolla el modelo matemático simplificado para cuantificar los costos y beneficios sociales de un proyecto de transporte, para lo cual podemos citar dos métodos:

Método 1: Calcular la suma de variaciones en los excedentes obtenidos por diferentes grupos sociales afectados por el proyecto.

Método 2: Calcular los cambios de disposición a pagar y en la utilización de recursos por parte de los implicados en el proyecto.

Al estar en evaluación las variaciones estimadas por los cambios sobre los diferentes grupos sociales afectados al proyecto, se efectúa un cálculo preliminar de las disposiciones a pagar de los principales factores que permitan definir la viabilidad económico-social del proyecto.

La oferta de alternativa al servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el Alto Valle de Río Negro consiste en el transporte de vehículos particulares y en el servicio de ómnibus prestado por la empresa Ko-Ko S.R.L. (RN), para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Automotor sin exclusividad entre las localidades de: a) CIPOLLETTI-GENERAL ROCA, ex Ruta Nacional Nº 22, actual Ruta Provincial Nº 65; b) CIPOLLETTI-VILLA REGINA, por Ruta Nacional Nº 22; c) VILLA REGINA-CHICHINALES, por Ruta Nacional Nº 22; d) VILLA REGINA-VALLE AZUL; e) CIPOLLETTI-FERNANDEZ ORO-ALLEN, por la Ruta denominada “La Falda” con acceso a la Isla Nº 10; f) CINCO SALTOS-BALNEARIO LAS GRUTAS (Servicio de Temporada), con paradas intermedias en Cipolletti, Fernández Oro, Allen, Gral. Roca, Villa Regina, Chelforó, Choele Choel, Lamarque, Pomona, San Antonio Oeste.

Se ha analizado la matriz origen-destino, precios, demanda, accidentología, emisión de gases de efecto invernadero, costo del tiempo y costos de combustibles y peajes para poder arribar a conclusiones económicas. También se ha calculado el valor del tiempo que se mejora en la realización de los viajes, con la aplicación de metodología para el cálculo del valor del tiempo, estudios que coinciden en los factores que intervienen en el cálculo. Es relevante mencionar que Argentina está en el ranking de Naciones Unidas, es uno de los países con más muertes de tránsito. En 2023, en Argentina se registraron 4.369 víctimas fatales por accidentes de tránsito, lo que equivale a un promedio de 12 fallecimientos diarios. Tristemente Argentina posee uno de los índices de mortalidad por accidentes de tránsito más altos del mundo. En comparación con

otros países, la cifra es significativamente elevada en relación con su población y número de automóviles circulantes.

Algunas estadísticas sobre accidentes de tránsito en Argentina son:

- El 47% de los muertos en el tránsito son motociclistas.
- El 75% de los casos son hombres menores de 35 años.
- El 52% de los accidentes ocurren en las rutas, el 20% en las calles y el 14% en las avenidas.
- El 89,5% de los accidentes son provocados por errores humanos.
- El 8,8% se deben a circunstancias relacionadas con el estado de las rutas y/o calles.
- El 1,6% se deben al estado del vehículo.

Además de la principal consecuencia de las pérdidas humanas, los accidentes causan daños sobrevinientes y pérdidas económicas considerables que afectan a las familias y a los Estados. No se han encontrado estudios previos desarrollados sobre el tema, pero se están evaluando los ahorros en los costos derivados al implantar el transporte ferroviario de pasajeros y con ello reducir el número de accidentes.

La valoración de un accidente puede dividirse en costos económicos directos e indirectos (costos médicos y de rehabilitación, costos administrativos del sistema legal y del sistema de producción) y en el factor de seguridad (también conocido como valor de la vida). Los accidentes son los impactos más visibles y negativos en el transporte. La reducción de estos y de los daños asociados es uno de los principales criterios para elegir el medio de transporte más beneficioso para el desarrollo de un país.

Entrando de forma particular en el estudio, se detalla el caso de la Ruta Nacional N° 22, según un análisis de las estadísticas, de 2020 a 2023 aumentó la fatalidad, es decir, cada vez fue más alto el porcentaje de muertes respecto de las víctimas totales de siniestros en la Ruta 22. Mientras que en 2021 un 19% de las víctimas de siniestros fue fatal, en 2023, la fatalidad es del 20,6%. Además, aumentó la cantidad de personas fallecidas menores de 40 años.

Si se observa la provincia de Río Negro completa, los lugares donde más hechos de tránsito se producen es en la Ruta 22, desde Río Colorado hasta Cipolletti. Según las estadísticas oficiales de 2020 a esta parte, los puntos candentes, con más víctimas de siniestros viales en Ruta 22 estos tres años fueron Roca (91), Choele Choel (86) y Chichinales (56). El ranking de ciudades con más muertes por siniestros en Ruta 22 son: primero Choele Choel con 21 fallecidos -10 en lo que va del 2023, segundo Chichinales, 14 muertes y tercero Roca con 12. En las Rutas Provinciales, en el mismo período, hubo 298 víctimas, con 51 víctimas fatales y 105 personas con lesiones graves.

Las más complejas, con mayor cantidad de muertes en estos últimos tres años fueron la Ruta 6 con 14 víctimas fatales entre Roca y El Cuy, la 65 con 12 muertes entre Cervantes y Cipolletti y la Ruta 69 con 8 muertes entre Barda del Medio y Villa Manzano. Entre las principales causas; se puede nombrar la infraestructura de la Ruta 22, el retraso y la falta de ejecución de algunas obras como un gran problema; que se suma al incumplimiento de normas y comportamientos negligente e imprudente de algunos conductores. Además, la Ruta 22 quedó muy angosta para el alto flujo de tránsito que circula hora a hora a diario en toda su extensión.

Un estudio elaborado por el Ministerio de Transporte de Nación reveló cuáles son los principales comportamientos negligentes de automovilistas y motociclistas.

En solo un 22,2% de los autos todos los pasajeros utilizan el cinturón de seguridad y en un 28,7% de los casos solo el conductor. Solo el 7,4% lo usa en asientos traseros. También este estudio demostró que las mujeres lo usan más que los varones cuando conducen.

A su vez, un 81% de los autos llevan a menores de 10 años sin una adecuada protección, es decir el uso obligatorio de butacas o realces de asiento, producto de no ser acordes a contextura y tamaño las medidas de fábrica de los automóviles. Finalmente, más de un 11% de los conductores usa el celular mientras maneja.

Manteniendo la cantidad de accidentes que pueden razonablemente evitarse en el Alto Valle con la incorporación del ferrocarril de pasajeros, se calculará el impacto económico y social del mismo.

Por su parte, para hallar las emisiones ahorradas de CO₂ debido a la introducción del proyecto, se realizará una estimación del número de km/transporte automotor partiendo de la matriz O-D ahorrados por la incorporación del tren ya que una parte de la demanda de estos transportes se verá absorbida por el tren.

Corresponde manifestar que, finalizado el análisis de todos los estudios que actualmente se encuentran en proceso, con más las definiciones que a nivel institucional condicionarán el resultado final - producto del grado de intervención y decisión de implementación de los servicios en el corredor - se procederá a reformular de manera específica, el análisis económico y el financiero considerando el grado de detalle necesario para la toma de decisiones referentes a este servicio de transporte ferroviario de pasajeros.

5.4. FODA

A partir de los estudios desarrollados se puede realizar un análisis preliminar del futuro proyecto del Tren del Valle, que deberá profundizarse una vez definidas la modalidad de operación y la prestación de los servicios.

5.4.1. Fortalezas

Un tren de cercanías con las características del servicio que nos ocupa ofrece fortalezas desde distintos aspectos:

- Tiempos de viajes.
- Seguridad y confort.
- Externalidades: ambiente y accidentología.
- Menores costos.

Con relación a los tiempos de viaje: este tipo de servicios cuenta con el desarrollo exclusivo lo que permite mejorar su velocidad comercial al tener una traza específica y menores detenciones o paradas, sumado a la inexistencia de interrupciones que conlleva el desarrollo del transporte automotor.

Por otro lado, las características de prestación sobre una traza única y predeterminada garantizan mayor seguridad en el desarrollo del servicio al contar con sistema de señalización independiente, sistemas de protección en pasos a nivel, sumado a que las formaciones cuentan con sistemas de frenado automático en caso de pérdida de control por parte del conductor. Particularmente, esta traza ya cuenta con derecho de paso, debido a que el proyecto se está planteando sobre trazado existente.

Con respecto al confort en cuanto a la prestación de los servicios de pasajeros, en este caso en particular se plantea la realización con unidades modernas y de alto nivel tecnológico.

En cuanto a las externalidades es dable destacar que estamos en presencia de un medio de transporte de baja contaminación ambiental comparado con el modo de transporte automotor, situación validada internacionalmente respecto al sistema de transporte ferroviario de pasajeros como de cargas, ello sumado al concepto de bajo nivel de accidentología por la suma de las características enumeradas del servicio.

5.4.2. Oportunidades

Se observa un marcado crecimiento poblacional en la zona de influencia.

La RN22 ha llegado a su máxima capacidad de circulación, teniendo en sectores marcados velocidad de circulación menores a las indicadas por Vialidad Nacional para velocidades mínimas.

El tejido urbano de las diferentes localidades está cambiando de manera continua. Contar con un servicio de transporte exclusivo brindara mejores oportunidades de conexión entre personas.

La rehabilitación del puente sobre el Río Neuquén permitirá la conexión ferroviaria con la provincia vecina, aumentando las oportunidades de vinculación, en cuanto a tiempos y frecuencias entre ambas provincias.

Se presenta en este caso una oportunidad histórica teniendo en consideración la necesidad de un transporte rápido y eficiente que permita atender no sólo las demandas actuales sino la potencialidad del desarrollo del corredor hacia Cinco Saltos, Contralmirante Cordero y su continuidad hacia Ñelo.

5.4.3. Debilidades

Si bien actualmente por la traza existente circula tráfico de cargas, la misma no está preparada para la circulación de servicios de pasajeros, debido a la calidad actual de la infraestructura lo que redundo en la necesidad de intervención en vías, señalamiento y comunicaciones. Por otro lado, se deberá evaluar la posibilidad de contar con vías exclusivas y/o desvíos de cruce para cada tipo de servicio, de ser conveniente o a medida que aumente la circulación ferroviaria.

Se debe proveer de seguridad a lo largo del trazado separando físicamente el ancho de zona de vía del entramado urbano.

Para la puesta en servicio de un tren de pasajeros, la provincia debe adquirir material rodante en condiciones óptimas (que se encuentren dentro de tolerancias normativas de circulación), debido a que actualmente no se cuenta con material para este tipo de servicio.

Se debe recuperar y/o adaptar estaciones y/o construir paradores de ser necesarios, para realizar una operación eficiente, con una cobertura y captación de pasajeros aceptable.

5.4.4. Amenazas

La configuración geográfica del Alto Valle de Río Negro, sumado la disposición de las rutas y caminos, hace competir con la actual oferta de buses en la zona que tiene una arraigada presencia al largo del tiempo y han ganado el espacio del ferrocarril a partir de su desaparición en la década del 90.

6. PROPUESTA DE LISTA CORTA – SERVICIOS PROVINCIALES

Para el desarrollo y operación de los servicios involucrados, la provincia de Río Negro por sí o a través de su empresa Tren Patagónico S.A., deberán iniciar los procesos que la normativa exija para la ejecución de las obras y/o adquisiciones necesarias para la prestación de los mismos.

La normativa contempla licitaciones, concursos, contratación directa, con fondos propios y/o financiamiento nacional o internacional. En ese marco debemos destacar los distintos aspectos que hacen a la prestación del servicio en condiciones de seguridad y confort, a saber:

- Infraestructura.
- Material rodante.
- Operación.

Cabe señalar que alguna de las obras de infraestructura previstas en los Planes de Mantenimiento y de Obras elaborado conjuntamente con Tren Patagónico, pueden ser ejecutadas por personal propio reduciendo de este modo los costos de la inversión.

En aquellos casos que por la especificidad o la necesidad de contar en el corto plazo con material o servicios, los organismos multilaterales de crédito permiten que la Provincia o la Empresa efectúen una solicitud de expresiones de interés y soliciten información sobre experiencia y competencia de proveedores en lo que respecta al trabajo requerido para que, con los postulantes cuyo expertise sea el requerido, poder confeccionar una lista corta y seleccionar aquel que tenga las calificaciones y las referencias más apropiadas para el desarrollo de las tareas o suministro considerando la normativa aplicable nacional y/o provincial.

Los requisitos mínimos de elegibilidad que regularmente solicitan los organismos multilaterales de crédito, considerando para cada una de las obras, servicios y/o suministro, son a título enunciativo:

- Requisitos generales de admisibilidad, experiencia general y específica, capacidad, antecedentes;
- Requisitos técnicos, económicos, financieros;
- De corresponder inscripciones en registros;
- No tener conflictos de interés o ser considerada no elegible por los distintos organismos.

Con relación a la Operación de servicios, no podemos dejar de señalar que la Ley N° 27.132 dispuso en su artículo 4° la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de

cargas y de pasajeros y al efecto, estableció la creación de un Registro de Operadores de Carga y de Pasajeros.

Es por esta manda que se dictó el Decreto N° 1924/2015 norma que creó el mencionado Registro de Operadores y determinó que el organismo a cargo del mismo fuera la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ente que mediante la Disposición CNRT N° 219/2021 aprobó el Reglamento para el Registro Nacional de Operadores Ferroviarios, al cual deberán ajustarse quienes se encuentren en condiciones de prestar los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros o de cargas sobre vías de la Red Ferroviaria Nacional.

La inscripción en el Registro implica la aceptación y aplicación del régimen de derechos y obligaciones de la categoría solicitada, pero no la habilitación de la corrida de trenes ni el acceso a la infraestructura ferroviaria, ello queda supeditado a la autorización de la ADIF, quien podrá solicitar además de la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos generales y los de la categoría que correspondiere, requerir documentos o información que a su criterio considere necesarios para completar y respaldar la aportada con la solicitud.

Atento lo señalado, aquellos interesados en la corrida de trenes en los sectores a cargo de la Provincia de Río Negro deberán dar cumplimiento a lo establecido por la Comisión nacional de Regulación del Transporte y la ADIF respectivamente, con más los aspectos específicos de operación que Tren Patagónico determine, en atención a las responsabilidades que como operador le asisten.

A continuación, se enuncian los Operadores Ferroviarios inscriptos en el Registro Nacional que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ha publicado respecto al año 2024 en su carácter de organismo de contralor de desempeño.

Los operadores ferroviarios durante el período citado han cumplimentado a la fecha con lo solicitado por el organismo y fueron puntuados según los siguientes criterios:

- Cumplimiento de la presentación de la póliza de Responsabilidad Civil.
- Cumplimiento de la presentación de las estadísticas mensuales.
- Cumplimiento de las presentaciones relativas al mantenimiento de la inscripción en el ReNOF.
- Cumplimiento del deber de actualización de la información del ReNOF.
- Cumplimiento de presentaciones varias.

Operador Ferroviario:

- Tren Patagónico SA
- Belgrano Cargas y Logística SA
- Ferroexpreso Pampeano SA
- Nuevo Central Argentino SA
- Ferrosur Roca SA
- Operadora Ferroviaria SE (SOFSE)
- Ferrovias SAC
- U.E.P.M.A.G.I.C.(La Trochita)
- Servicio Ferroviario Turístico Tren de las Nubes SE
- Casimiro Zbikoski SA
- Metrovías SA
- Benito Roggio Transporte SA
- Ferrocarril Internacional Casimiro SA

7. CONCLUSIONES

Es importante resaltar respecto a las redes ferroviarias que atraviesan la provincia de Río Negro que por una parte las inversiones a realizar para la continuidad y optimización del Tren del Sur se encuentran en pleno desarrollo en el marco del nuevo esquema de operación consensuado por las autoridades con competencia en la materia, este plan que contempla los modos y plazos para su recupero.

Por otra parte, y con relación al Tren del Valle, es necesario determinar la figura para su prestación -concesión, operación por sí o por terceros, prestación de servicios integrales-, y conjuntamente con ello la definición de las inversiones, el comitente y la designación del responsable de las cuestiones operativas, es decir, la provincia por sí o a través de Tren Patagónico o el actual y/o futuro concesionario del servicio ferroviario de cargas y/o quien desarrolle proyectos binacionales en perspectiva.

Todos estos aspectos deberán ser definidos en el marco de las negociaciones que se llevan adelante entre los Estados Nacional, Provinciales, sus organismos dependientes y al momento de este informe la empresa FERROSUR ROCA S.A. quien detenta a la fecha una prórroga precaria de la concesión, encuentros en los que TAVER S.A. participa exclusivamente como cuerpo asesor de la Provincia de Río Negro a su requerimiento, pero sin poder de definición alguno.

Debe mencionarse que el trabajo se ha realizado manteniendo reuniones de trabajo con las autoridades y especialistas de Tren Patagónico, con funcionarios provinciales de la Secretaría de Transporte y del Ministerio de Obras y Servicios Públicos y funcionarios nacionales de la Administración de Infraestructura Ferroviaria - ADIFSE - Sociedad Operadora Ferroviaria – SOFSE –, Comisión Nacional de Regulación del Transporte - CNRT - Secretaria de Transporte - ST - y Subsecretaría de Transporte Ferroviario - SSTF -.

A la fecha de entrega del presente trabajo la Provincia de Río Negro y su Empresa Tren Patagónico lograron la suscripción del Acuerdo de Operación que renueva la prestación de los servicios ferroviarios por el plazo de diez años, con la opción de prórroga por otros diez años.

Este hito tiene impacto no solo a nivel provincial, atento que a lo largo de los años ha quedado clara la importancia que el ferrocarril reviste para las Autoridades de la Provincia de Río Negro, como motor de producción, vinculación y como servicio elemental para los habitantes de la región, sino también como reconocimiento por parte del Estado Nacional al trabajo y esfuerzo que Tren Patagónico desempeña, ya que no se han suscripto en el corto y

mediano plazo acuerdos operativos de pasajeros ni de cargas de esta naturaleza y con este alcance entre el Estado nacional y estados provinciales y/o el sector privado, destacándose como factor superador de los convenios oportunamente firmados, la incorporación de planes y programas de inversión, mantenimiento y seguridad operacional de toda la red objeto del acuerdo.