

# Comisión Especial de Renegociación de Contratos Resolución MT N° 182 / 2016

## Minuta de Reunión N° 23

**Fecha:** 22 de septiembre de 2017

**Participantes:**

**Por la Comisión de Renegociación:**

**Miembros Permanentes:**

- Arturo PAPAZIAN,
- Luis Vicente MOLOUNY

**Miembros Suplentes:**

- Betina DURÉ
- Martín FERREIRO
- Luis GIMÉNEZ ZAPIOLA

**Temas desarrollados:**

1. Antecedentes:

Informe CERC y consulta a la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MT

Por medio de la Minuta de Reunión N° 18 de fecha 9 de junio de 2017 se aprobó el informe elaborado por esta Comisión en el que se expuso los antecedentes y la evolución contractual de las dos concesiones, se analizó el contexto normativo imperante y se formuló una propuesta de acciones a seguir.

Dicho informe, fue remitido a la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MT mediante Nota NO-2017-11817081-APN-CERC#MTR de fecha 15 de junio de 2017, con el objeto de que el Servicio jurídico se expida sobre la viabilidad jurídica y legitimidad de las acciones propuestas.

Respuesta de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MT

Mediante Nota NO-2017-17506191-APN-DGAJ#MTR de fecha 17 de agosto de 2017 el Servicio Jurídico de este Ministerio, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de concesión suscriptos con Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C. dio respuesta a la consulta formulada mediante Nota NO-2017-11817081-APN-CERC#MTR.

### Pedidos de prórroga del plazo de concesión

Conforme lo previsto en el Artículo 5.3 de los contratos de concesión, la empresa Metrovías S.A. a través de la Nota U-GAC N° 64/16 de fecha 21 de junio de 2016 -EXP-S02:0073876/2016- y Ferrovías S.A.C. a través de la Nota N° 13691/16 de fecha 29 de marzo de 2016 -EXP-S02:0040192/2016-, solicitaron la prórroga del plazo de concesión para las líneas Urquiza y Belgrano Norte, respectivamente.

### **2. Informe de la Comisión Especial de Renegociación de Contratos “Recomendación Acciones a Seguir”.**

En atención a las consideraciones vertidas por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS, y toda vez que las solicitudes de prórroga del plazo de concesión no pueden -ni deben- ser consideradas de manera aislada a la evolución histórica de la ejecución de los Contratos, al impacto de la emergencia económica, a las políticas públicas que en materia ferroviaria se proyecta instrumentar, a la normativa vigente; y todas aquellas cuestiones vinculadas a la explotación de los Servicios Ferroviarios, esta Comisión Especial elaboró un informe, el cual luego de ser debatido y consensuado, se aprueba por unanimidad, conjuntamente con un Proyecto de Resolución por cada Concesionario mediante los cuales se le daría curso a las sugerencias que allí se formulan.

Asimismo se acuerda la conveniencia de, previo a la intervención del MINISTRO, que intervenga el área sustantiva con competencia primaria en la materia.

### **3. Control sobre la aplicación de fondos de la Cuenta de Explotación:**

Conforme lo manifestado en la Minuta de Reunión N° 13 de fecha 01 de febrero de 2017 y a los reportes de avance que fueron analizados en el marco de esta Comisión en relación a la necesidad de mejorar los mecanismos de control de los fondos otorgados en concepto de Costos de Explotación, de manera tal de reducir el desfasaje temporal existente entre la efectiva aplicación de fondos y su posterior análisis, la Subsecretaría de Gestión Administrativa de Transporte elaboró un Proyecto de Resolución en ese sentido, cuyo contenido se aprueba, acordándose a su vez que dicha dependencia promoverá la sustanciación del Acto Administrativo correspondiente.

Buenos Aires, 22 de septiembre de 2017

# INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS

## RECOMENDACIÓN DE ACCIONES A SEGUIR

---

### 1 Introducción

El presente informe tiene como antecedente el *"Informe de la Comisión Especial de Renegociación de Contratos - Solicitud de Asesoramiento Jurídico"*, elaborado y aprobado por esta Comisión Especial mediante Minuta de Reunión N° 18, de fecha 9 de junio de 2017 (punto 2), en adelante *"el INFORME"*.

En el mismo se expusieron los antecedentes y la evolución contractual de las dos concesiones ferroviarias de pasajeros, se analizó el contexto normativo imperante y se formuló una propuesta de acciones a seguir. Mediante el mismo, se solicitó al Servicio Jurídico del Ministerio de Transporte que se expidiera sobre la viabilidad jurídica y legitimidad de las acciones allí propuestas (Nota NO-2017-11817081-APN-CERC#MTR, de fecha 15 de junio de 2017).

La Dirección General de Asuntos Jurídicos, en el marco del proceso de renegociación de los contratos de concesión suscriptos con Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C., dio respuesta a la consulta formulada mediante Nota NO-2017-17506191-APN-DGAJ#MTR, de fecha 17 de agosto de 2017.

Así las cosas, en esta instancia y por los motivos que se consideran y exponen a lo largo del presente informe, se recomiendan una serie de acciones a seguir, las que se plasman en los Proyectos de Resolución Ministerial que como adjuntos se acompañan. Mediante dichos proyectos, además, se sustanciarán las solicitudes de prórroga del plazo contractual presentadas por ambos concesionarios.

En dichos contratos específicamente se establece el procedimiento para que el concesionario pueda solicitar una prórroga y las facultades que ostenta la administración para otorgarla o rechazarla.

Conforme lo previsto en el artículo 5.3 de los contratos de concesión, ambas empresas solicitaron la prórroga del plazo de concesión:

- Metrovías S.A. para la línea Urquiza, a través de la Nota U-GAC N° 64/16, de fecha 21 de junio de 2016, que tramita por expediente EXP-S02:0040192/2016; y
- Ferrovías S.A.C. para la línea Belgrano Norte, a través de la Nota N° 13691/16, de fecha 29 de marzo de 2016, que tramita por expediente EXP-S02:0073876/2016.

Sobre el particular, es del caso señalar que la empresa Metrovías S.A. solicitó la prórroga de manera extemporánea.

## 2 Disposiciones contractuales

Al respecto, cuadra repasar las disposiciones contractuales referentes a los plazos de concesión y los extremos requeridos para sus eventuales prórrogas:

### 2.1 Plazos Contractuales:

Las Concesiones celebradas con Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C., tienen vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017 y 31 de marzo de 2018, respectivamente.

### 2.2 Disposiciones contractuales:

#### Metrovías S.A.

Toma de Posesión: 1 de enero de 1994.

Contrato de Concesión:

*5.1. Plazo de duración: El plazo de duración de la Concesión es de VEINTE (20) años, contados a partir de la fecha de Toma de Posesión, prorrogables por períodos sucesivos de DIEZ (10) años.*

Redacción introducida por artículo 3° de la Adenda del 1999:

*5.1. Plazo de duración: El plazo de duración de la Concesión es de VEINTICUATRO (24) años, contados a partir de la fecha de Toma de Posesión, prorrogables por períodos sucesivos de DIEZ (10) años.*

#### Ferrovías S.A.C.

Toma de Posesión: 1 de abril de 1994.

Contrato de Concesión:

*5.1. Plazo de duración: El plazo de duración de la Concesión es de DIEZ (10) años, contados a partir de la fecha de Toma de Posesión, prorrogables por períodos sucesivos de DIEZ (10) años.*

Redacción introducida por artículo 2° de la Adenda del 1999:

*5.1. Plazo de duración: El plazo de duración de la Concesión es de TREINTA (30) años,*

contados a partir de la fecha de Toma de Posesión, prorrogables por periodos sucesivos de DIEZ (10) años.

Redacción introducida por artículo 2° de la Adenda del 2001:

5.1. *Plazo de duración: El plazo de duración de la Concesión es de VEINTICUATRO (24) años contados a partir de la fecha de la toma de posesión. Dicho plazo se prorrogará por un periodo de SEIS (6) años, si el Concesionario, asumiendo el costo financiero pertinente, adelantara la adquisición de las CUATRO (4) triplas eléctricas previstas para los años 2012 y 2013, adquiriéndolas entre los años 2006 y 2010. Cumplido el plazo, con su prórroga si correspondiere, podrá prorrogarse el contrato por periodos sucesivos de DIEZ (10) años, en los términos del Contrato de Concesión.*

Disposiciones comunes a ambos contratos:

5.3, *Prórroga de la Concesión.*

*"La Concesión podrá ser prorrogada a pedido del Concesionario cuando a juicio de la Autoridad de Aplicación éste haya dado cumplimiento satisfactorio a sus obligaciones contractuales y se haya verificado un mensurable mejoramiento de los índices de desempeño del sistema. Las condiciones en que esa prórroga será acordada podrán variar respecto de las que hubieran regido durante el período precedente, en función, entre otras circunstancias, del estado de los bienes dados en Concesión y de la evolución de la demanda dirigida al sistema de transporte".*

*El Concesionario podrá solicitar la prórroga de la Concesión con una anticipación no inferior a 2 años a la fecha de vencimiento de la Concesión y no mayor de 3 años.*

*Si las tratativas correspondientes a la prórroga solicitada no tuvieran éxito, el Concedente procederá, 18 meses antes de la finalización del término efectivo de la Concesión, a efectuar el llamado a licitación para conceder nuevamente la explotación de los servicios, llamado del cual podrá, a su solo juicio excluir o no al Concesionario, según la calificación que como tal le mereciera como consecuencia del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y la verificación de un mensurable mejoramiento de los índices de desempeño del Grupo de Servicios Concedidos".*

### **3 Propuesta**

De las normas transcriptas se desprende, en primer lugar, que resulta facultativo de la administración conceder o rechazar la prórroga solicitada, y que si la administración entendiese conveniente continuar con este marco contractual sólo podría hacerlo otorgando la prórroga del art. 5.3., en la medida en que, a juicio de la Autoridad de Aplicación estén

cumplidos los extremos requeridos.

Los extremos que el contrato de concesión exige que deben estar dados, son: a) el cumplimiento satisfactorio a sus obligaciones contractuales y b) un mensurable mejoramiento de los índices de desempeño del sistema; extremos estos que en rigor no se darían en los contratos bajo examen.

En este contexto, entonces, sin perjuicio de tratarse de una prerrogativa de la administración y de que no estarían dados los extremos requeridos para la procedencia de la prórroga en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión, tal como surge de "el INFORME", se entiende y recomienda que **los contratos de concesión hoy vigentes y que están próximos a finalizar no sean prorrogados** toda vez que se trata de un vínculo contractual que no responde a los intereses actuales del Concedente.

Para formular esta recomendación, la CERC ha considerado las solicitudes de prórroga presentadas pero también ha realizado un análisis integrador en el marco del proceso de renegociación en curso, donde ha atendido la evolución histórica de la ejecución de los Contratos de Concesión, el desempeño operativo de los concesionarios, el impacto de la emergencia económica, las políticas públicas que en materia ferroviaria se proyecta instrumentar, la normativa vigente; y todas aquellas cuestiones vinculadas a la explotación de los Servicios Ferroviarios.

En ese contexto, el Equipo de Trabajo elaboró el Informe N° 4, de fecha 22 de mayo de 2017, presentado y aprobado por esta Comisión Especial mediante Minuta de Reunión N° 18, de fecha 9 de junio de 2017 (punto 1), cuyo objeto fue conocer la calidad de desempeño de ambas empresas a lo largo del transcurso de los años de concesión, previendo un período de tiempo que se extiende desde el inicio de la concesión hasta el año 2015, a fin de facilitar el análisis y considerando la totalidad del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros.

Dicho informe ponderó el desempeño de las citadas empresas atendiendo a la información elaborada por la CNRT en el "Informe estadístico 2015" presentado ante la Secretaría de Gestión de Transporte por medio de la Nota CNRT N° 1150/16 del 27 de julio de 2016, en la información publicada en su sitio Web oficial y en la información presentada por Nota N.I.G.CTF N° 714, de fecha 13 de marzo de 2017, de la Gerencia de Control Técnico Ferroviario de la CNRT.

Por otro lado, como se ha mencionado más arriba, esta CERC elaboró "el INFORME" en el que se exponen los antecedentes y la evolución contractual de las dos concesiones, se analizó el contexto normativo imperante, y en base a eso, se formuló una propuesta de acciones a seguir.



De "el INFORME" surge que los contratos de concesión celebrados originalmente tanto con Metrovías S.A. como con Ferrovías S.A.C., le otorgaban a las citadas empresas la concesión integral del servicio, lo que implicaba que ambas asumieran, en el sector objeto de la contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias, y que la intervención del Estado quedase reducida al control del estricto cumplimiento de lo pautado, no existiendo intervención alguna respecto de la gestión del servicio.

La salida del régimen cambiario y la emergencia económica, y en particular la emergencia del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, tuvieron un impacto negativo en la ejecución de los contratos, toda vez que diversas previsiones contractuales fueron suspendidas, erosionándose el diseño y el sentido original de los contratos y los incentivos regulatorios que preveían los mismos.

A mayor abundamiento, la emergencia implicó el congelamiento de las tarifas, la eliminación de los excedentes tarifarios, el crecimiento paulatino de los subsidios aportados por el Estado Nacional con el objeto de cubrir los costos de operación, se instruyó la modificación del régimen de penalidades y, se suspendieron los planes de obras en ejecución y a ejecutarse, entre otros cambios.

Ello fue morigerado de alguna manera con el dictado de normas complementarias a la luz de las necesidades que imponía la ejecución del contrato en este contexto, que si bien se erigieron como paliativos temporales para mitigar el impacto de la emergencia, su extensión en el tiempo derivó en la **alteración de la lógica y espíritu de los contratos de concesión.**

A su vez, las previsiones relativas a la ecuación económica que venían del proceso licitatorio, también se fueron alterando, llegando al punto **actual donde el ESTADO aporte en concepto de subsidios aproximadamente 95% de los costos de explotación de ambas empresas.**

Esto fue **desvirtuando el control por resultados previsto contractualmente**, ya que el **esquema original de subsidios cedió** ante la alteración de la ecuación económica. Es decir, la lógica del contrato de concesión, conforme a la cual el concedente sólo debía verificar el cumplimiento de la calidad del servicio, sin analizar la organización interna del concesionario o las acciones que proyectaba realizar para alcanzar el resultado comprometido, ya no podía ni puede sostenerse; pues, en la actualidad, el Estado es quien afronta con sus recursos casi la totalidad de los costos de explotación del servicio.

Ante esta realidad, que obliga al control respecto de la aplicación de esas partidas, un

contrato como el vigente, que no contempla específicamente de qué manera el concesionario cumplirá con los resultados esperados, es un contrato que ya no responde a las necesidades de la administración.

En estas condiciones, se entiende que adecuar el régimen contractual a las necesidades e intereses de la administración, que se ajuste al plexo normativo vigente, implicaría la introducción de modificaciones tan radicales que pondría en crisis su diseño original, a punto tal de configurarse una contratación distinta a la prevista en el llamado a licitación originario; a lo que cabe añadir que el plazo de concesión está próximo a finalizar.

#### Cambios Normativos que deben ser considerados:

Como punto de inflexión en cuanto a la concepción del sistema ferroviario puede citarse la sanción de la Ley N° 26.352, que dio inicio a un proceso de reordenamiento del sistema, receptando la necesidad de su reestructuración. Esta ley, fundada en experiencias internacionales, introdujo el concepto de separación horizontal del Sistema Ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

En ese sentido, se crea una sociedad estatal (SOFSE) con el objeto de operar por sí o por terceros los servicios ferroviarios de pasajeros y otra sociedad (ADIFSE) con el objeto de administrar la infraestructura ferroviaria.

Por otra parte, mediante la Ley N° 27.132 se instruye al PEN para que tome las medidas conducentes para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria, a la vez que establece la modalidad de acceso abierto para la red de pasajeros, que deberá ser receptado en los contratos de operación.

A esa directiva parlamentaria, debe añadirse que este Ministerio de Transporte está ejecutando las obras necesarias para la implementación de la Red de Expresos Regionales (RER), que tiene como premisa la integración del ferrocarril Belgrano, lo cual también resultaría incompatible con la concesión integral de la línea Belgrano Norte e incluso requeriría que las Líneas Belgrano Norte y Sur sean operadas por un mismo sujeto, independientemente de si sea éste público o privado (conforme surge de los informes producidos en el marco del EX-2017-12243093-APN-SECPT#MTR y su expediente vinculado EX-2017-11101523-APN-SECGT#MTR).

#### Conclusión

En síntesis, un esquema de concesión integral, como el que fuera previsto, no resultaría completamente compatible con en el marco jurídico vigente, lo que indica la conveniencia de diseñar un nuevo esquema contractual, que permita clarificar los términos de la relación



jurídica, teniendo en cuenta el reordenamiento de la actividad ferroviaria efectuado por las Leyes Nros. 26.352 y 27.132 y establezca obligaciones claras e incentivos para la mejora permanente de la calidad y seguridad del servicio.

En esta línea de entendimiento, cabe destacar que la Ley N° 27.132 además de declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, **estableció como principios de la política ferroviaria, entre otros, a la administración de la infraestructura ferroviaria por parte del ESTADO NACIONAL; la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario y la protección de los derechos de los usuarios.**

En este marco, resulta razonable proponer el impulso de un nuevo proceso de contratación y el consiguiente llamado a licitación para la selección de un nuevo operador, que redefina las condiciones de vinculación entre el Estado Nacional y el sector privado para la prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros respecto de la Líneas Urquiza y Belgrano Norte; entendiéndose conducente para ello que se instruya a la Secretaría de Gestión de Transporte y a la Secretaría de Planificación de Transporte, para que, con la colaboración de la Operadora Ferroviaria S.E; de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, procedan a su instrumentación.

Asimismo, pensando en las ventajas de la operación unificada de la trocha angosta en el marco de la implementación de la Red de Expresos Regionales (RER), se debería analizar la conveniencia de incluir en este proceso, el originalmente denominado Grupo de Servicios N° 7 Línea Belgrano Sur.

Para avanzar en este camino y garantizar una transición ordenada, tanto en la faz operativa como en lo que a la ejecución del contrato respecta, esta CERC considera conveniente que los actuales concesionarios continúen con la prestación del servicio por **un plazo máximo de DIECIOCHO (18) meses o hasta tanto se asignen ambas líneas a un nuevo operador, lo que ocurra primero**, ello en los términos del artículo N° 19 de los contratos de Concesión, que establecen que cualquiera fuese la causa de extinción del vínculo contractual, el Concesionario deberá continuar con la prestación del servicio hasta tanto el Concedente o aquel a quien éste designe se haga cargo del Servicio, toda vez que se trata de una Concesión de un Servicio Público.

Vencido el plazo de DIECIOCHO (18) meses sin que se hubiese adjudicado, se debería asignar automáticamente a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado la explotación del

servicio.

Este plazo de extensión, se condice con las disposiciones de los contratos de concesión hoy vigentes que establecen que el Concedente debe proceder, 18 meses antes de la finalización del término efectivo de la Concesión, a efectuar el llamado a licitación para conceder nuevamente la explotación de los servicios; lo que ofrece un parámetro cierto, de lo que se consideraría un plazo razonable para instrumentar todas aquellas cuestiones que culminen en un nuevo llamado a licitación.

Asimismo y toda vez que la Ley 27.132 dispone en su artículo N° 3 que *“El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria (...) pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos (...) con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria (...)”*, debería instruirse a la ADIF para que así proceda, incluso mientras dura este proceso de transición.

En este estado de cosas, y toda vez que las Concesiones celebradas con Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C., finalizarán el 31 de diciembre de 2017 y 31 de marzo de 2018 respectivamente, correspondería instruir a la Secretaría de Gestión de Transporte a efectuar una rendición final de los mismos, pudiendo requerir intervención y asesoramiento de las áreas de este Ministerio que estime corresponder.

Por último, cabe señalar que el plan de acción que se sugiere se realiza en base a las circunstancias fácticas y normativas en las que se desarrolló históricamente la ejecución de los Contratos, y teniendo como postulado, que se está ante un servicio público; por lo que deben extremarse los recaudos para sostener pacíficamente la explotación de los Servicios, teniendo como eje central al público usuario.

Buenos Aires, 22 de septiembre de 2017.

VISTO el Expediente N° S02:0040192/2016 del registro del MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994 y su Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001; las Leyes Nros. 25.561, 26.352 y 27.132, y el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016, y

CONSIDERANDO:

Que, FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA es titular de la concesión de los Servicios Ferroviarios Metropolitanos de Transporte de Pasajeros de la Línea BELGRANO NORTE según el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994, y su Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001.

Que dicho contrato le otorgó originalmente a la citada empresa ferroviaria la concesión integral del servicio, lo que implicaba que asumiera, en el sector objeto de la contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias, quedando la intervención de la Autoridad de Aplicación al control del estricto cumplimiento de lo pautado, no existiendo intervención alguna respecto de la gestión del servicio.

Que mediante la Ley N° 25.561 fue declarada la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, actualmente vigente por Ley N° 27.100 que prorroga su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017, comprendiendo en la misma a los contratos celebrados por la administración pública bajo normas de derecho público.

Que, asimismo, se declaró el estado de emergencia de la prestación de los Contratos de Concesión en vías de ejecución correspondientes al Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, a través del Decreto N° 2075 de fecha 16 de octubre de 2002, manteniendo los contratos su plena vigencia, en todo aquello que no se oponga a la norma que los declara en emergencia, hasta tanto sean renegociados dichos acuerdos.

Que con motivo de llevar adelante los procedimientos de renegociación se dispuso mediante el Decreto N° 311 de fecha 3 de julio de 2003 la creación de la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS actuante en el ámbito del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, con el objetivo de realizar un análisis de la situación y grado de cumplimiento de los distintos contratos, suscribir acuerdos integrales o parciales, elevar proyectos normativos, elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para Servicios Públicos de jurisdicción nacional y efectuar recomendaciones vinculadas a dichos contratos y su funcionamiento.

Que por Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016 se derogó el Decreto N° 311/03 y se instruyó, a los Ministerios a cuyas órbitas correspondan los respectivos contratos sujetos a renegociación, a proseguir los procedimientos que se encontrasen, a esa fecha, en trámite de sustanciación en el ámbito de la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, facultándose a idénticos efectos a los Ministerios competentes a dictar

los actos administrativos necesarios a los fines de concluir los procesos de renegociación de los contratos bajo su jurisdicción.

Que, a efectos de dar cumplimiento a la manda del PODER EJECUTIVO NACIONAL, mediante la Resolución N° 182 de fecha 14 de julio de 2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se creó la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS encargada de llevar adelante los procesos establecidos en el Decreto N° 367/16 y las renegociaciones que eventualmente se requiera en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley N° 27.132, en miras a que se adopten las medidas necesarias para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria y la implementación de la modalidad de acceso abierto, y adecuar de esta forma los Contratos de Concesión vigentes al universo normativo imperante.

Que el Concesionario FERROVÍAS S.A.C. solicitó oportunamente la prórroga del plazo de concesión por DIEZ (10) años prevista en el artículo 5.3 del Contrato de Concesión.

Que la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, elaboró un Informe en el cual expuso los antecedentes y la evolución contractual de las dos concesiones, analizó el contexto normativo imperante, en base al cual formuló una consulta a la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de este Ministerio.

Que, en atención a las consideraciones vertidas por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS, la citada Comisión Especial formuló un nuevo informe que motiva el dictado de esta medida, y que fuera aprobado por Minuta de Reunión CERC N° 23 de fecha 22 de septiembre de 2017.

Que en este último informe se expone que resulta facultativo de la Administración conceder o rechazar la prórroga solicitada y que si la administración entendiese conveniente continuar con este marco contractual sólo podría hacerlo, otorgando la prórroga del artículo 5.3., en la medida en que, a juicio de la Autoridad de Aplicación, estén cumplidos los extremos requeridos.

Que, a su vez, de las conclusiones a las que arriba, se desprende que sin perjuicio de tratarse de una prerrogativa de la Administración y de que no estarían dados los extremos requeridos para la procedencia de la prórroga en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión, se trata de un vínculo contractual que no responde a los intereses actuales del Concedente.

Que, en efecto, de dicho análisis surge que tanto la salida del régimen cambiario como la emergencia económica, y en particular la emergencia del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, implicaron, entre otras cuestiones, que diversas previsiones contractuales fueran suspendidas, alterando el diseño y el sentido original de los contratos.

Que, entre otros cambios, la emergencia implicó el congelamiento de las tarifas, la eliminación de los excedentes tarifarios, el crecimiento paulatino de los subsidios aportados por el ESTADO NACIONAL con el objeto de cubrir los costos de operación, se instruyó la adecuación del régimen de penalidades y, se suspendieron los planes de obras en ejecución y a ejecutarse; se dictó normativa complementaria a la luz de las necesidades que imponía la ejecución del Contrato en este contexto, que si bien se erigieron como paliativos temporales para mitigar el impacto de la emergencia, su extensión en el tiempo derivó en la alteración de la lógica y diseño



original de los contratos de concesión, desvirtuando el control por resultados que preveía el contrato original.

Que los fondos que destina el ESTADO NACIONAL en compensación de los Costos de Explotación, representan 94% de la Cuenta de Explotación de la empresa FERROVÍAS S.A.C., según surge de la Resolución de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE N° 74 de fecha 14 de septiembre de 2017.

Que, en estas condiciones, adecuar el régimen contractual a las necesidades e intereses de la Administración, de manera que se ajuste al prexo normativo vigente, implicaría la introducción de modificaciones tan radicales que pondría en crisis su diseño original, a punto tal de configurarse una contratación distinta a la prevista en el llamado a licitación originario; a lo que cabe añadir que el plazo de concesión está próximo a su vencimiento.

Que, en atención a los considerandos precedentes, la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, concluyó que la prórroga solicitada en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión no debe ser otorgada.

Que, esa conclusión no sólo se sostiene en base a que no estarían dadas las condiciones exigidas por el Contrato de Concesión para conceder la prórroga solicitada, sino más bien, en función de un análisis integrador donde se consideró la evolución histórica de la ejecución del Contrato de Concesión, el desempeño operativo del Concesionario, el impacto de la emergencia económica, las políticas públicas que en materia ferroviaria se proyecta instrumentar, la normativa vigente y todas aquellas cuestiones vinculadas a la explotación de los Servicios Ferroviarios; entendiéndose de esta manera. que el contrato entonces licitado, incluso con las

modificaciones parciales introducidas, no garantizan la prestación eficiente del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y, por tanto, no responde en rigor a las necesidades del Estado Concedente.

Que un esquema de concesión integral no se compatibiliza con la normativa vigente, atendiendo al reordenamiento de la actividad ferroviaria iniciada por Ley N° 26.352, que introduce el concepto de separación horizontal del sistema ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios ferroviarios de pasajeros.

Que a ello debe agregarse que mediante la Ley N° 27.132 se instruye al PODER EJECUTIVO NACIONAL para que tome las medidas conducentes para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria, a la vez que establece la modalidad de acceso abierto para la red de pasajeros.

Que la Ley N° 27.132 además de declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, estableció como principios de la política ferroviaria, entre otros, a la administración de la infraestructura ferroviaria por parte del ESTADO NACIONAL; la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario y la protección de los derechos de los usuarios.

Que los argumentos vertidos en los considerandos que anteceden y en base a los informes obrantes en el expediente del Visto, corresponde rechazar la solicitud de

prórroga contractual, toda vez que se impone la necesidad de diseñar e implementar un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación y operación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros que considere expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132, y que establezca obligaciones claras e incentivos para la mejora permanente de la calidad y seguridad del servicio.

Que, asimismo, teniendo como premisa las ventajas de la operación unificada de la trocha angosta en el marco de la implementación de la Red de Expresos Regionales (RER), se debería, en ese contexto, analizar la conveniencia de incluir en este proceso, al Grupo de Servicios N° 7 LÍNEA BELGRANO SUR.

Que por ello, corresponde instruir a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, para que, con la colaboración de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO; de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en la órbita de este Ministerio, coordinen el diseño de un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros que garantice una prestación eficiente del servicio, con incentivos claros y mecanismos de control preestablecidos, que considere, a su vez, expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132 y del proyecto (RER) Red de Expresos Regionales, estableciendo de esta manera las bases y condiciones para un llamamiento a licitación y el proceso de contratación y

de adjudicación de los Servicios Ferroviarios, los que deberán estar adjudicados dentro de un plazo máximo de DIECIOCHO (18) meses contados a partir del dictado de la presente medida.

Que vencido este plazo sin que se hubiese adjudicado, se asigna automáticamente a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la explotación del servicio.

Que durante el tiempo que insuma este último proceso, la prestación del servicio seguirá estando a cargo del concesionario, lo que coadyuvará a una transición operativa ordenada, garantizando eficientemente los intereses del público usuario.

Que, por tratarse de una Concesión de un Servicio Público, el artículo 19 del Contrato de Concesión establece que cualquiera fuese la causa de extinción del vínculo contractual, el Concesionario deberá continuar con la prestación del servicio hasta tanto el Concedente o aquél a quien éste designe se haga cargo del Servicio.

Que una vez vencido el plazo contractual de la concesión, la continuación de la prestación del servicio público debe hacerse en las mismas condiciones en que se lo prestaba mientras el plazo estaba vigente en cuanto éstas fueren compatibles.

Que la Ley N° 27.132 dispone en su artículo 3 que *"El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria (...) pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos (. .) con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria (...)"*, así pues, debe instruirse a la ADMINISTRACIÓN DE

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO para que así proceda paulatinamente, incluso mientras dura este proceso de transición.

Que el Contrato de Concesión celebrado con FERROVÍAS S.A.C finaliza el día 31 de marzo de 2018, por lo que corresponde instruir a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE a efectuar una rendición final del mismo, pudiendo requerir intervención y asesoramiento de las áreas y reparticiones de este Ministerio que estime corresponder.

Que las áreas con competencia específica en la materia han tomado la intervención correspondiente en las presentes actuaciones.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia

Que el presente acto se dicta en virtud de las facultades conferidas por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. por Decreto N° 438 de fecha 12 de marzo de 1992) y sus modificatorias, el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994, el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001, el Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015, el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016 y las Leyes N° 26.352 y N° 27.132.

Por ello,

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:



ARTÍCULO 1°.- Recházase el pedido de prórrrga contractual en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión de los Servicios Ferroviarios Metropolitanos de Transporte de Pasajeros de la Línea BELGRANO NORTE, aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994, y su Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001.

ARTÍCULO 2°.- Instrúyase a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, para que, con la colaboración de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO; de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, coordinen el diseño de un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros que garantice una prestación eficiente del servicio, con incentivos claros y mecanismos de control preestablecidos, que considere, a su vez, expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132 y del proyecto (RER) Red de Expresos Regionales, estableciendo de esta manera las bases y condiciones para un llamamiento a licitación y el proceso de contratación y de adjudicación de los Servicios Ferroviarios, los que deberán estar adjudicados dentro de un plazo máximo de DIECIOCHO (18) meses contados a partir del dictado de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Establécese que una vez que opere la finalización del plazo que se fija en el artículo 2 de la presente medida, sin que hubiera sido adjudicado el servicio, la operación del Servicio Ferroviario correspondiente al Grupo de Servicio



N° 6 se asigna automáticamente a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

ARTÍCULO 4°.- Establécese que el Concesionario FERROVIAS S.A.C. continuará con la explotación del Servicio del Grupo de Servicios N° 6 durante el plazo que se fija en el artículo 2 de la presente medida, toda vez que se trata de la concesión de un Servicio Público, conforme lo establece el Contrato de Concesión bajo tratamiento, en su artículo 19.


ARTÍCULO 5°.- Instrúyese a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO a instrumentar, ad referendum del Poder Ejecutivo Nacional, de los actos administrativos necesarios y conducentes para la reasunción paulatina de la infraestructura ferroviaria, ello en los términos de la Ley N° 27.132.

ARTÍCULO 6°.- Instrúyese a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE de este Ministerio a iniciar la rendición de cuentas final del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994, y su Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001, pudiendo a tal fin requerir asistencia técnica de las reparticiones, entidades y empresas de este Ministerio que estime corresponder.


ARTÍCULO 7°.- Notifíquese a la empresa FERROVIAS S.A.C., a la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS del MINISTERIO DE TRANSPORTE., a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO. a la ADMINISTRACIÓN DE



INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y a la  
COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.



ARTÍCULO 8°.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro  
Oficial y archívese.



VISTO el Expediente N° S02:0073876/2016 del registro del MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA, el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993 y su Adenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999; las Leyes Nros. 25.561, 26.352 y 27.132, y el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016, y

CONSIDERANDO:

Que, METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA es titular de la concesión de los Servicios Ferroviarios Metropolitanos de Transporte de Pasajeros de la Línea URQUIZA según el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, y su Adenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999.

Que dicho contrato le otorgó originalmente a la citada empresa ferroviaria la concesión integral del servicio, lo que implicaba que asumiera, en el sector objeto de la contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias, quedando la intervención de la Autoridad de Aplicación al control del estricto cumplimiento de lo pautado, no existiendo intervención alguna respecto de la gestión del servicio.

Que mediante la Ley N° 25.561 fue declarada la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, actualmente vigente por Ley N° 27.100 que prorroga su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017, comprendiendo en la misma a los contratos celebrados por la administración pública bajo normas de derecho público.

Qué, asimismo, se declaró el estado de emergencia de la prestación de los Contratos de Concesión en vías de ejecución correspondientes al Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, a través del Decreto N° 2075 de fecha 16 de octubre de 2002, manteniendo los contratos su plena vigencia, en todo aquello que no se oponga a la norma que los declara en emergencia, hasta tanto sean renegociados dichos acuerdos.

Que con motivo de llevar adelante los procedimientos de renegociación se dispuso mediante el Decreto N° 311 de fecha 3 de julio de 2003 la creación de la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS actuante en el ámbito del ex MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y del ex MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, con el objetivo de realizar un análisis de la situación y grado de cumplimiento de los distintos contratos, suscribir acuerdos integrales o parciales, elevar proyectos normativos, elaborar un Proyecto de Marco Regulatorio General para Servicios Públicos de jurisdicción nacional y efectuar recomendaciones vinculadas a dichos contratos y su funcionamiento.

Que por Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016 se derogó el Decreto N° 311/03 y se instruyó, a los Ministerios a cuyas órbitas correspondan los respectivos contratos sujetos a renegociación, a proseguir los procedimientos que se encontrasen, a esa fecha, en trámite de sustanciación en el ámbito de la entonces UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS, facultándose a idénticos efectos a los Ministerios competentes a dictar

Handwritten signatures in blue ink on the left margin, including a large stylized signature at the top, a smaller signature below it, and a large signature at the bottom.

los actos administrativos necesarios a los fines de concluir los procesos de renegociación de los contratos bajo su jurisdicción.

Que, a efectos de dar cumplimiento a la manda del PODER EJECUTIVO NACIONAL, mediante la Resolución N° 182 de fecha 14 de julio de 2016 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se creó la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS encargada de llevar adelante los procesos establecidos en el Decreto N° 367/16 y las renegociaciones que eventualmente se requiera en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 3° de la Ley N° 27.132, en miras a que se adopten las medidas necesarias para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria y la implementación de la modalidad de acceso abierto, y adecuar de esta forma los Contratos de Concesión vigentes al universo normativo imperante.

Que el Concesionario METROVÍAS S.A. solicitó extemporáneamente la prórroga del plazo de concesión por DIEZ (10) años prevista en el artículo 5.3 del Contrato de Concesión.

Que la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, elaboró un Informe en el cual expuso los antecedentes y la evolución contractual de las dos concesiones, analizó el contexto normativo imperante, en base al cual formuló una consulta a la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de este Ministerio.

Que, en atención a las consideraciones vertidas por la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS, la citada Comisión Especial formuló un nuevo informe que motiva el dictado de esta medida, y que fuera aprobado por Minuta de Reunión CERC N° 23 de fecha 22 de septiembre de 2017.

Que en este último informe se expone que resulta facultativo de la Administración conceder o rechazar la prórroga solicitada y que, si la administración entendiese conveniente continuar con este marco contractual, solo podría hacerlo, otorgando la prórroga del artículo 5.3., en la medida en que, a juicio de la Autoridad, de Aplicación estén cumplidos los extremos requeridos.

Que, a su vez, de las conclusiones a las que arriba, se desprende que sin perjuicio de tratarse de una prerrogativa de la Administración y de que no estarían dados los extremos requeridos para la procedencia de la prórroga en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión, se trata de un vínculo contractual que no responde a los intereses actuales del Concedente.

Que, en efecto, de dicho análisis surge que tanto la salida del régimen cambiario como la emergencia económica, y en particular la emergencia del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros, implicaron, entre otras cuestiones, que diversas previsiones contractuales fueran suspendidas, alterando el diseño y el sentido original de los contratos.

Que, entre otros cambios, la emergencia implicó el congelamiento de las tarifas, la eliminación de los excedentes tarifarios, el crecimiento paulatino de los subsidios aportados por el ESTADO NACIONAL con el objeto de cubrir los costos de operación, se instruyó la adecuación del régimen de penalidades y, se suspendieron los planes de obras en ejecución y a ejecutarse; se dictó normativa complementaria a la luz de las necesidades que imponía la ejecución del Contrato en este contexto, que si bien se erigieron como paliativos temporales para mitigar el impacto de la emergencia, su extensión en el tiempo derivó en la alteración de la lógica y diseño



original de los contratos de concesión, desvirtuando el control por resultados que preveía el contrato original.

Que los fondos que destina el ESTADO NACIONAL en compensación de los Costos de Explotación, representan 94% de la Cuenta de Explotación de la empresa METROVIAS S.A., según surge de la Resolución de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE N° 58 de fecha 31 de julio de 2017.

Que, en estas condiciones, adecuar el régimen contractual a las necesidades e intereses de la Administración, de manera que se ajuste al plexo normativo vigente, implicaría la introducción de modificaciones tan radicales que pondría en crisis su diseño original, a punto tal de configurarse una contratación distinta a la prevista en el llamado a licitación originario; a lo que cabe añadir que el plazo de concesión está próximo a su vencimiento.

Que en atención a los considerandos precedentes, la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, concluyó que la prórroga solicitada en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión no debe ser otorgada.

Que, esa conclusión no sólo se sostiene en base a que no estarían dadas las condiciones exigidas por el Contrato de Concesión para conceder la prórroga solicitada, sino más bien, en función de un análisis integrador donde se consideró la evolución histórica de la ejecución del Contrato de Concesión, el desempeño operativo del Concesionario, el impacto de la emergencia económica, las políticas públicas que en materia ferroviaria se proyecta instrumentar, la normativa vigente y todas aquellas cuestiones vinculadas a la explotación de los Servicios Ferroviarios; entendiéndose de esta manera, que el contrato entonces licitado, incluso con las

modificaciones parciales introducidas, no garantizan la prestación eficiente del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y, por tanto, no responde en rigor a las necesidades del Estado Concedente.

Que un esquema de concesión integral no se compatibiliza con la normativa vigente, atendiendo al reordenamiento de la actividad ferroviaria iniciada por Ley N° 26.352, que introduce el concepto de separación horizontal del sistema ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios ferroviarios de pasajeros.

Que a ello debe agregarse que mediante la Ley N° 27.132 se instruye al PODER EJECUTIVO NACIONAL para que tome las medidas conducentes para reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria, a la vez que establece la modalidad de acceso abierto para la red de pasajeros.

97  
17  
Que la Ley N° 27.132 además de declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, estableció como principios de la política ferroviaria, entre otros, a la administración de la infraestructura ferroviaria por parte del ESTADO NACIONAL; la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario y la protección de los derechos de los usuarios.

Que los argumentos vertidos en los considerandos que anteceden y en base a los informes obrantes en el expediente del Visto, corresponde rechazar la solicitud de

prórroga contractual, toda vez que se impone la necesidad de diseñar e implementar un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación y operación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros que considere expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132, y que establezca obligaciones claras e incentivos para la mejora permanente de la calidad y seguridad del servicio.

Que por ello, corresponde instruir a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, para que, con la colaboración de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO; de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en la órbita de este Ministerio, coordinen el diseño de un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros que garantice una prestación eficiente del servicio, con incentivos claros y mecanismos de control preestablecidos, que considere, a su vez, expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132 y del proyecto (RER) Red de Expresos Regionales, estableciendo de esta manera las bases y condiciones para un llamamiento a licitación y el proceso de contratación y de adjudicación de los Servicios Ferroviarios, los que deberán estar adjudicados dentro de un plazo máximo de DIECIOCHO (18) meses contados a partir del dictado de la presente medida.

Que vencido este plazo sin que se hubiese adjudicado, se asigna automáticamente

a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la explotación del servicio.

Que durante el tiempo que insuma este último proceso, la prestación del servicio seguirá estando a cargo del concesionario, lo que coadyuvará a una transición operativa ordenada, garantizando eficientemente los intereses del público usuario.

Que por tratarse de una Concesión de un Servicio Público, el artículo 19 del Contrato de Concesión establece que cualquiera fuese la causa de extinción del vínculo contractual, el Concesionario deberá continuar con la prestación del servicio hasta tanto el Concedente o aquél a quien éste designe se haga cargo del Servicio.

Que, una vez vencido el plazo contractual de la concesión, la continuación de la prestación del servicio público debe hacerse en las mismas condiciones en que se lo prestaba mientras el plazo estaba vigente en cuanto éstas fueren compatibles.

197  
Que la Ley N° 27.132 dispone en su artículo 3 que *“El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria (...) pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos (...) con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria (...)”*, así pues, debe instruirse a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO para que así proceda paulatinamente, incluso mientras dura este proceso de transición.

Que el Contrato de Concesión celebrado con METROVÍAS S.A. finaliza el día 31 de diciembre de 2017, por lo que corresponde instruir a la SECRETARÍA DE GESTIÓN

DEL TRANSPORTE a efectuar una rendición final del mismo, pudiendo requerir intervención y asesoramiento de las áreas y reparticiones de este Ministerio que estime corresponder.

Que las áreas con competencia específica en la materia han tomado la intervención correspondiente en las presentes actuaciones.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia

Que el presente acto se dicta en virtud de las facultades conferidas por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. por Decreto N° 438 de fecha 12 de marzo de 1992) y sus modificatorias, el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999, el Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015, el Decreto N° 367 de fecha 16 de febrero de 2016 y las Leyes N° 26.352 y N° 27.132.

Por ello,

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Recházase el pedido de prórroga contractual en los términos del artículo 5.3 del Contrato de Concesión de los Servicios Ferroviarios Metropolitanos de Transporte de Pasajeros de la Línea URQUIZA, aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, y su Adenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999.

97

ARTÍCULO 2°.- Instrúyase a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE y a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, para que, con la colaboración de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO; de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, coordinen el diseño de un nuevo esquema contractual de vinculación entre el ESTADO NACIONAL y el sector privado para la prestación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros que garantice una prestación eficiente del servicio, con incentivos claros y mecanismos de control preestablecidos, que considere, a su vez, expresamente los lineamientos que surgen de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132 y del proyecto (RER) Red de Expresos Regionales, estableciendo de esta manera las bases y condiciones para un llamamiento a licitación y el proceso de contratación y de adjudicación de los Servicios Ferroviarios, los que deberán estar adjudicados dentro de un plazo máximo de DIECIOCHO (18) meses contados a partir del dictado de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Establécese que una vez que opere la finalización del plazo que se fija en el artículo 2 de la presente medida, sin que hubiera sido adjudicado el servicio, la operación del Servicio Ferroviario correspondiente al Grupo de Servicio N° 3 se asigna automáticamente a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

ARTÍCULO 4°.- Establécese que el Concesionario METROVÍAS S.A. continuará con la explotación del Servicio del Grupo de Servicios N° 3 durante el plazo que se fija en el artículo 2 de la presente medida, toda vez que se trata de la concesión de un

Servicio Público, conforme lo establece el Contrato de Concesión bajo tratamiento, en su artículo 19.

ARTÍCULO 5°.- Instrúyese a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO a instrumentar, ad referéndum del Poder Ejecutivo Nacional, de los actos administrativos necesarios y conducentes para la reasunción paulatina de la infraestructura ferroviaria, ello en los términos de la Ley N° 27.132.

ARTÍCULO 6°.- Instrúyese a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE de este Ministerio a iniciar la rendición de cuentas final del Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, y su Adenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999, pudiendo a tal fin requerir asistencia técnica de las reparticiones, entidades y empresas de este Ministerio que estime corresponder.

ARTÍCULO 7°.- Notifíquese a la empresa METROVIAS S.A., a la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS del MINISTERIO DE TRANSPORTE, a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, a la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y a la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

ARTÍCULO 8°.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.



Que, METROVÍAS SOCIEDAD ANONIMA es titular de la concesión de los servicios ferroviarios metropolitanos de transporte de pasajeros de la Línea URQUIZA según el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993 y Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 393 del 21 de abril de 1999.

Que FERROVÍAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA es titular de la concesión de los servicios ferroviarios metropolitanos de transporte de pasajeros de la Línea BELGRANO NORTE según el Contrato de Concesión aprobado por el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994 y Addenda modificatoria aprobada por el Decreto N° 167 del 9 de febrero de 2001.

Que las empresas concesionarias asumieron, en el sector objeto de la contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias.

97  
Que los Contratos de Concesión en su redacción original establecían que la retribución de la Concesionaria, por la contraprestación de sus servicios, se integre por la tarifa, el subsidio, peajes, ingresos por inversiones, ingresos por explotaciones colaterales.

Que el subsidio de explotación quedó definido contractualmente a través de la propuesta económico financiera presentada por las empresas al momento de la licitación y en base a la cual fueran elegidas como concesionarias del servicio correspondiente, siendo un ingreso de percepción mensual.

Que la emergencia y la salida de la convertibilidad tuvieron impacto directo en el diseño del régimen de subsidios originalmente previsto en los

Contratos de Concesión y por consiguiente el control por resultados de su aplicación, toda vez que la participación de los subsidios para cubrir los costos operativos para la prestación de los Servicios Ferroviarios de pasajeros, tuvo un incremento sostenido en el tiempo.

Que los fondos que destina el Estado Nacional como compensación a la operación de ambos servicios, representa aproximadamente el 94% de los costos totales de operación.

Que en artículo 6.4.2 de los Contratos de Concesión se establecieron amplias facultades de control y fiscalización por parte de la Autoridad de Aplicación, siendo su enumeración enunciativa toda vez que disponen – además de sus previsiones taxativas – que podrá realizar todo otro acto que considere necesario o conveniente para el ejercicio de sus funciones; ello sin perjuicio de las prerrogativas que surgen del cuerpo del contrato, como las prescritas artículo 14, entre otras.

97  
Que en fecha 15 de julio de 2015 se suscribió entre el ex Ministerio del Interior y Transporte y la Universidad Nacional de La Plata, un Convenio Especifico cuyo objetivo general es la asistencia técnica por parte de la Facultad de Ciencias Económicas de esa Universidad Nacional, para realizar el control financiero y contable de los servicios ferroviarios de pasajeros de superficie concesionados.

Que de manera complementaria a lo referenciado y conforme los antecedentes incorporados al expediente del visto, en el seno de la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS se expresó la necesidad de mejorar los mecanismos de control de los fondos otorgados en concepto de

Costos de Explotación, de manera tal de reducir el desfasaje temporal existente entre la efectiva aplicación de fondos y su posterior análisis, ello documentado en la Minuta de Reunión CERC N° 13 de fecha 01 de febrero de 2017.

Que en ese sentido y en miras a fortalecer los mecanismos de control, la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE sometió a consideración de la COMISION ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS, un proyecto preliminar tendiente a establecer un circuito administrativo y procedimiento para la rendición de ingresos y egresos de los recursos que mensualmente transfiere el MINISTERIO DE TRANSPORTE a las empresas concesionarias Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C. para la explotación de los Servicios Ferroviarios Urbanos de pasajeros correspondiente a los Grupos de Servicio Nros 3 y 6, tal como fue documentado en la Minuta de Reunión C.E.R.C. N° 14 de fecha 08 de marzo de 2017.

9  
Que el régimen de rendición de cuentas, está orientado a lograr que la gestión de los recursos que destina el ESTADO NACIONAL como compensación de costos de explotación, alcance los objetivos tenidos en mira al momento del diseño y actualización de las correspondientes cuentas de explotación.

10  
Que mediante Minuta de Reunión N° 23 de fecha 22 de septiembre de 2017 la COMISIÓN ESPECIAL DE RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS aprobó la propuesta sometida a su consideración.

11  
Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en la órbita del MINISTERIO DE TRANSPORTE reviste la calidad de Autoridad de Control de conformidad a lo establecido en los Contratos de Concesión y sus Addendas, toda vez que el Poder

Ejecutivo Nacional delegó en éste Organismo las facultades de control y fiscalización de los Contratos de Concesiones ferroviarias.

Que el artículo 15 de la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352 ratifica la descentralización de las facultades de control y fiscalización de los contratos de concesiones ferroviarias, al establecer que dichas funciones están a cargo de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

Que la UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA del MINISTERIO DE TRANSPORTE en diversos informes referidos al Acta de Reunión N° 12 – COMITÉ DE CONTROL del ex MINISTERIO DE INTERIOR Y TRANSPORTE ha destacado la *"superlativa importancia que reviste la realización de un efectivo control sobre las Cuentas de Explotación, que permita constatar la razonabilidad general de la compensación de costos de explotación a cargo del Estado Nacional a la operación y explotación de los servicios concesionados"*.

Que las Áreas con competencia específica en la materia han tomado la intervención correspondiente en las presentes actuaciones.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia

Que el presente acto se dicta en virtud de las facultades conferidas por la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. por Decreto N° 438 de fecha 12 de marzo de 1992) y sus modificatorias, el Decreto N° 2608 de fecha 22 de diciembre de 1993, el Decreto N° 430 de fecha 22 de marzo de 1994, el Decreto N° 393 de fecha 21 de abril de 1999, el Decreto N° 167 de fecha 09 de febrero de 2001, el Decreto N° 13 de fecha 10 de diciembre de 2015 y Ley N° 26.352.

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Apruébese el Régimen para la Exposición y Seguimiento de la aplicación de los Ingresos y Egresos, que como Anexo I forma parte integrante de la presente medida, de los recursos que mensualmente transfiere el MINISTERIO DE TRANSPORTE a las empresas concesionarias Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C., para la gestión de la operación integral, administración y explotación, de los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros correspondientes a los Grupos de Servicios N° 3 y 6 (Líneas URQUIZA y BELGRANO NORTE) respectivamente, el cual aplicará en forma trimestral y anual iniciando en el mes de enero de 2017, y el modelo de formulario que como Anexo II forma parte integrante de la presente resolución, el cual podrá ser adecuado en su diseño según se considere conveniente.

ARTÍCULO 2°.- Instrúyese a la SECRETARIA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, a dictar las normas aclaratorias, complementarias y/o regulatorias que estime corresponder a fin de lograr la correcta implementación del Régimen que se aprueba por el artículo 1° de la presente resolución.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese la presente resolución a las concesionarias Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

## ANEXO I

### **Régimen para la Exposición y Seguimiento de la aplicación de los Ingresos y Egresos de los recursos transferidos a las empresas concesionarias Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C.**

ARTÍCULO 1°.- Las empresas concesionarias de los servicios ferroviarios urbanos de pasajeros correspondientes a los Grupos de Servicios N° 3 y 6 Metrovías S.A. y Ferrovías S.A.C. respectivamente, deberán presentar en forma trimestral la información que se detalla en la planilla que se expone en el Anexo II. Asimismo deberán efectuar una presentación en forma anual, de conformidad con lo previsto en el artículo 7° del presente, que consolide la información detallada en el Anexo II para todo el ejercicio económico transcurrido.

ARTÍCULO 2°.- Las presentaciones trimestrales deberán hacerse dentro de los primeros VEINTE (20) días hábiles de vencido el trimestre a presentar, debiendo ser refrendada por la máxima autoridad de cada empresa Concesionaria, con carácter de declaración jurada, acompañada de Acta de Directorio que apruebe todo lo actuado y de Informe Técnico respecto de los desvíos producidos en la Cuenta de Explotación.

El primer período a rendir corresponde al trimestre enero-marzo de 2017. Excepcionalmente para las presentaciones de trimestres vencidos, se establece que las mismas deberán presentarse como máximo, a los CUARENTA (40) días hábiles de la entrada en vigencia de la presente Resolución.

Las presentaciones deberán contar con un informe especial de contador Público independiente, en el cual manifieste que las mismas surgen de los registros contables de la sociedad. Dichos informes serán elaborados a partir del análisis y validación de las imputaciones contables, incluyendo pruebas de integridad de los saldos de las Cuentas donde se registran ingresos y gastos relacionados con la Cuenta de Explotación, así como también los ingresos y gastos efectivamente cobrados y/o abonados en el período bajo consideración.

En atención a lo señalado, las concesionarias deberán adecuar el Plan de Cuentas de la Sociedad de manera tal que sea posible efectuar una individualización inequívoca y exacta entre las cuentas contables y la rendición requerida conforme al Anexo II.

ARTÍCULO 3°.- Cada presentación, así como el detalle de la documentación que la respalde deberá ser entregada ante la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).

Asimismo, cada concesionaria deberá poner a disposición, dentro del plazo que se le indique, cualquier otra documentación que le sea requerida para facilitar la labor de los organismos intervinientes, así como permitir el acceso de inspectores y personal del Ministerio de Transporte y/o CNRT a sus instalaciones, registros y sistemas.

El incumplimiento de esta premisa, será pasible de sanción, en los términos del artículo 6 de la presente medida.

ARTÍCULO 4°.- Recibida la información por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, ésta deberá:

1- Corroborar que la documentación remitida por cada concesionaria haya sido presentada en el plazo y forma estipulado precedentemente;

2- verificar que la misma cumplimente los extremos expuestos en el Anexo;

3- elaborar un informe, en un plazo no mayor a los VEINTE (20) días hábiles de recibida la presentación que incluya, como mínimo:

- a) Un análisis de la información recibida de la empresa Concesionaria, que permita validar las imputaciones contables con la pertinente documentación, atendiendo a su vez a las transferencias recibidas del Estado de acuerdo a las Cuentas de Explotación vigentes y su utilización en la prestación del servicio concesionado en el periodo trimestral y en el acumulado anual



- b) Para dicho análisis se considerará el gasto en su totalidad y en cada uno de sus rubros, identificando los desvíos acumulados a la fecha del periodo bajo análisis a nivel total y para cada uno de los rubros de gastos. con respecto a la pauta que marca la Cuenta de Explotación, ponderando también el servicio prestado por las Concesionarias en el periodo bajo análisis, así como el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento y de la calidad del servicio y la existencia de gastos compartidos con otras unidades de negocio y distribuidos de acuerdo a criterios definidos por la empresa.
- c) La presentación anual, a la que se refiere el artículo 1° del presente Anexo, deberá estar respaldada por la ejecución de pruebas sustantivas, aplicando métodos de muestreo estadístico a fin de certificar la información declarada por el concesionario en las rendiciones trimestrales; ello sin perjuicio de que se realicen esas pruebas sustantivas con respecto a los informes trimestrales cuando así se lo considere conveniente

97  
ARTÍCULO 5°.- En el caso de que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE detectara la no presentación de la información solicitada, ya sea trimestral o anual, deberá intimar a la concesionaria a regularizar dicha situación dentro de un plazo máximo de CINCO (5) días hábiles de la detección del incumplimiento.

En el caso en que la presentación contuviera errores o resultara incompleta, la CNRT procederá a intimar al Concesionario para que en el término de CINCO (5) días hábiles de notificado, proceda a subsanar las deficiencias observadas.

En ambos casos, los plazos otorgados tendrán efecto suspensivo respecto del plazo establecido en el artículo 4.3 para la emisión del Informe por parte de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

Si la concesionaria no regularizara la situación expresada en el segundo párrafo del presente artículo, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE deberá informar a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE

TRANSPORTE dicho extremo a los fines de que se aplique la sanción correspondiente.

De igual manera deberá procederse ante la negativa a responder a los requerimientos de información y/o documentación adicional o a permitir el acceso a las instalaciones, registros o sistemas.

ARTÍCULO 6°.- Si la concesionaria no presentara la documentación que por la presente se requiere en el plazo y forma dispuesto, o no lo hiciese luego de haber sido intimada por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE a su subsanación, o se negare a aportar la información complementaria que se le requiriese o a permitir algún tipo de verificación *in situ*, sin perjuicio de otras prerrogativas sancionatorias que posea el órgano de control, será pasible de la retención del importe que por Honorarios se establece en la Cuenta de Explotación, a partir del mes siguiente al incumplimiento y hasta tanto se regularice la entrega de la información.

El porcentaje de lo que se retendrá será determinado por la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE (SGT) y se establecerá entre el 10% y el 100% de dicho concepto, atendiendo a la gravedad del incumplimiento.

En el caso de que el incumplimiento se trate de la falta de presentación lisa y llana de la información requerida en tiempo y forma, corresponderá la aplicación de la retención máxima prevista. Cuando se tratara de errores o incumplimientos que estuvieran relacionados a elementos particulares de la información suministrada, la gravedad del incumplimiento será evaluada y dimensionada en proporción al impacto con que dicho error o incumplimiento afecte la capacidad de la Autoridad de Aplicación para arribar a una evaluación final y completa de la Cuenta de Explotación.

En el caso de que el incumplimiento se subsane dentro de los QUINCE (15) días hábiles posteriores a la intimación, el concesionario podrá reclamar la devolución de lo retenido, empero, transcurrido dicho plazo, la empresa perderá su derecho a exigirlo en el futuro.

ARTÍCULO 7°.- Las presentaciones anuales deberán ser realizadas vencido el año correspondiente al ejercicio económico, siguiendo los mismos requisitos enunciados en el artículo 2 del presente. Dicha presentación también se hará ante la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE. El informe anual, acompañado de los Estados Contables firmado por contador público independiente, emitido a la fecha de cierre del ejercicio económico y del Informe de Gestión Anual en el que la Concesionaria evaluará el cumplimiento de los objetivos y los desvíos producidos, deberá presentarse en un plazo máximo de sesenta (60) días hábiles contados a partir del cierre del ejercicio contable.

La CNRT analizará la información brindada y realizará una revisión anual para verificar la integridad de la información recibida de la concesionaria en los diferentes trimestres y en el informe anualizado. Dicha revisión deberá estar respaldada por la ejecución de pruebas sustantivas, aplicando métodos de muestreo estadístico, que permitan validar las imputaciones contables con documentación respaldatoria.

97 También deberá concluir acerca de la razonabilidad de la asignación de los gastos compartidos o indirectos a la operación concesionada, en los mismos términos descriptos en el artículo 4 del presente.

ARTÍCULO 8°.- Una vez que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE haya recibido, analizado y efectuado un informe sobre la presentación realizada por la concesionaria, sea ésta trimestral o anual, comunicará dicho informe a la concesionaria correspondiente, la que podrá realizar, dentro de los DIEZ (10) días corridos de notificada, aquellas aclaraciones, observaciones o descargos respecto del informe efectuado por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE que estime pertinentes. Cumplido ese plazo sin haberse presentado, el informe se presume consentido y quedará firme.

ARTÍCULO 9.- La COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, procederá a elevar las actuaciones a la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN

ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE, incluyendo en caso de corresponder los descargos presentados por las concesionarias así como su conclusión final considerando lo que ésta hubiera manifestado, para que proceda a:

a) analizar la presentación de la empresa, requiriendo, de considerarlo necesario, información complementaria a la concesionaria a fin de profundizar el análisis

b) complementar o ratificar en su totalidad lo informado por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE;

c) efectuar un informe pormenorizado que concluya con el resultado del monitoreo trimestral o anual de la aplicación de los fondos;

d) instar la implementación de ajustes o modificaciones en los montos y/o conceptos de la cuenta de explotación en caso de observar, a raíz del monitoreo trimestral o la rendición anual, la existencia de una sub-ejecución en la prestación del servicio atribuible al concesionario y medido en términos de coche/Km corridos o la existencia de una sub-ejecución del gasto de operación, que no estuviera adecuadamente justificada;


e) dar intervención cuando corresponda a las áreas con competencia en la materia para su intervención.

f) proponer, en el caso de la presentación anual, la aprobación o no de la rendición anualizada, a los fines de que eventualmente se proceda al reclamo, detracción y/o recálculo.


g) comunicar a la concesionaria el resultado al que se haya arribado para cada período;

h) Elevar todo lo actuado a la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE conjuntamente con un proyecto de acto administrativo que estime corresponder.

ARTÍCULO 10°.- La SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, una vez recibida la presentación de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE TRANSPORTE, aprobará o rechazará mediante acto



administrativo fundado el Informe de rendición de la concesionaria y procederá cuando correspondiere, a instar, por intermedio de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS. la correspondiente acción de recupero, con el objeto de que sean restituidas las sumas de dinero que no se hubiesen ejecutado adecuadamente o en su defecto, las detraerá del período subsiguiente de la cuenta de explotación.



97

**ANEXO II**

		INGRESOS		
Concepto		Mes 1	Mes 2	Mes 3
		Monto	Monto	Monto
<b>1. Ingresos</b>				
Ingresos por Venta de Pasaje SUBE				
Ingresos por Venta de Pasaje Efectivo				
Alquiler de Locales				
Cartelería				
Otros Ingresos				
		EGRESOS		
Concepto		Mes 1	Mes 2	Mes 3
		Monto	Monto	Monto
<b>1. Personal</b>				
Total Conceptos Remunerativos				
Total Conceptos No Remunerativos				
Total Cargas Sociales				
Total Otros Gastos de Personal				
<b>2. Materiales</b>				
Total Gastos Materiales de Mecánica				
Total Gastos Materiales Vías y Obras				
Total Gastos en Estaciones, Señalamiento e Instalaciones Fijas				
Total Otros Gastos en Materiales para el Mantenimiento del Servicio				
<b>3. Mantenimiento por Terceros</b>				
Total Gastos Mantenimiento en Mecánica				
Total Gastos Mantenimiento en Vías y Obras				
Total Gastos en Estaciones, Señalamiento e Instalaciones Fijas				
Total Otros Gastos en Mantenimiento del servicio				
<b>4. Energía</b>				
Total Gasto en Energía Eléctrica de Tracción				
Total Gasto en Combustible				
Total Gasto en Lubricantes				
<b>5. Gastos Generales</b>				
Total Gastos en Servicios Públicos				
Total Impuestos, Tasas y Contribuciones				
Total Otros Gastos Generales				
<b>6. Seguros</b>				
Total Seguros a las Personas				
Total Seguros a los Bienes				
<b>7. Honorarios</b>				
Total Gastos en Honorarios				
<b>8. Otros Egresos de Explotación</b>				
Total Otros Gastos de Explotación				
<b>9. Dato Operativo</b>				
Coche/Kilómetros Corridos por mes				