



PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo bonaerense, a través de sus dependencias competentes, informe a la brevedad y por escrito, respecto de la Terminal Multimodal de Pasajeros Ferroautomotor de Mar del Plata (TMPF), de los siguientes asuntos:

- 1) Si se emitió un acto administrativo que designase a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Bonaerense como partícipe de una Comisión Evaluadora del proyecto de construcción de la TMPF. En caso afirmativo, que adjunte copia del mismo.
- 2) Por qué no se dio participación en la citada Comisión a la Dirección Provincial de Transporte, siendo que el proyecto de estación incluía también a los servicios de transporte de pasajeros intercomunales, los cuales se hallan bajo jurisdicción exclusivamente provincial.
- 3) Si se efectuó, por medio de algún acto administrativo, la habilitación de la TMPF para su uso por servicios de transporte de pasajeros intercomunales tal como marca la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros (LOTP) en su artículo 56°, inciso 11).
- 4) Si se emitió algún acto administrativo por medio del cual se obligase o autorizase a los servicios de transporte de pasajeros intercomunales a hacer uso de la TMPF, tal como dispone el artículo 22° de la LOTP.
- 5) Si se ha firmado un Convenio interjurisdiccional con el Estado nacional tal como establece la LOTP en sus artículos 57°, 22° y 25; en caso afirmativo, envíe copia del mismo.
- 6) Qué medidas tomó la Dirección Provincial de Transporte ante la pretensión del concesionario de la TMPF de percibir un importe de 20 \$ (veinte pesos) en concepto de "toque de darsena"; pretensión ésta que afectaba también a los servicios bajo jurisdicción provincial.
- 7) Si se ha solicitado la reserva de un espacio, dentro de la TMPF, para ubicar una delegación de la Dirección Provincial de Transporte tal como existía una en la vieja Estación Terminal de Ómnibus, sita en Alberti y Sarmiento.
- 8) Si se ha solicitado la construcción de un helipuerto tal como prevé el artículo 22°, cuarto párrafo de la LOTP. Si se ha solicitado la reserva de un espacio con el fin de instalar una delegación de la Policía de la Provincia de Buenos Aires.
- 9) Si ha destinado parte del "Fondo Terminal de Ómnibus de Mar del Plata", creado por la Ley N° 11.157, a solventar el costo de la construcción de la nueva estación.
- 10) Si se han contemplado los derechos de los comerciantes que tenían permiso o concesión para ejercer sus actividades en la vieja Estación Terminal de Ómnibus, la cual estaba bajo la administración de la Provincia de Buenos Aires. Si se ha previsto alguna compensación o programa para que puedan continuar sus actividades en otro lugar de la ciudad.
- 11) Si se ha solicitado a la Secretaría de Transporte de la Nación que exija al Concesionario la implantación de las medidas de seguridad para pasajeros y equipajes ordenadas por la Resolución Conjunta N° 1.778/09 y N° 322/09 del



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y la Secretaría de Transporte de la Nación.

- 12) Si ha reclamado al Gobierno nacional el comienzo de la obra -ya licitada y adjudicada con fecha 6 de febrero de 2007- de construcción de la "Nueva Playa de Vías, Plataformas Ferroviarias y Edificios Operativos de la Estación Ferroviaria de la Ciudad de Mar del Plata." Máxime cuando el propio Estado nacional dispuso se entregase un adelanto a la empresa que resultó adjudicataria del orden de los 23.000.000 \$ (veintitrés millones de pesos).
- 13) Toda otra información que resulte de interés con respecto a los temas señalados.

CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

1).- BREVE RESEÑA DEL PROCESO LICITATORIO

Al respecto, es oportuno -en primer término- señalar que:

a).- La Terminal Multimodal de Pasajeros Ferroautomotor (en adelante, TMPF) está asentada sobre terrenos que son propiedad de la Nación;

b).- Por medio del Decreto N° 704/05 de fecha 21 de junio del 2005, el Gobierno nacional declaró de interés público la obra designada como "Construcción, gerenciamiento, administración y explotación integral incluyendo sus actividades accesorias y complementarias de la nueva Terminal Multimodal de Pasajeros Ferroautomotor en la Ciudad de MAR DEL PLATA, Provincia de BUENOS AIRES", que se regirá por el régimen de la Ley N° 17.520, modificada por su similar N° 23.696 (artículo 2°).

Asimismo, el artículo 1° del referido decreto dispuso: "Declárase incluida en el régimen establecido por el inciso n) del Artículo 58° del Decreto N° 1.105 de fecha 20 de octubre de 1989, agregado por el Artículo 1° del Decreto N° 635 de fecha 11 de julio de 1997, a la iniciativa presentada por la Unión Transitoria de Empresas compuesta por NESTOR EMILIO OTERO, EMEPA SOCIEDAD ANONIMA y FERROVIAS SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIA, para la construcción, gerenciamiento, administración y explotación integral, incluyendo sus actividades accesorias y complementarias, de la nueva Terminal Multimodal de Pasajeros Ferroautomotor en la Ciudad de MAR DEL PLATA, Provincia de BUENOS AIRES".

c).- Fue el mismo Gobierno nacional el que llamó a Licitación Pública Nacional para la ejecución de la aludida obra (por Resolución N° 643/06 del día 18 de junio del 2006).

ch).- El propio Gobierno adjudicó la obra a la empresa NÉSTOR E. OTERO - EMEPA SOCIEDAD ANÓNIMA - FERROVIAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA -UNIÓN TRANSITORIA DE EMPRESAS- (por Resolución N° 1.962/06, con fecha 21/12/06, del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios).

d).- En síntesis, la obra fue declarada de interés público, licitada, adjudicada e inaugurada -prematuramente- en diciembre del año 2009.

Es de capital importancia referirse al artículo 58°, inciso n), del Decreto N° 1.105/89, agregado por el artículo 1° del Decreto N° 635/97, el cual se transcribe en su parte principal : "El régimen especial establecido en los incisos l) a m) no obsta la posibilidad de presentar iniciativas que reúnan conjuntamente el desarrollo del proyecto y la ejecución de las obras, según lo previsto en el inciso c) del Artículo 4° de la Ley N° 17.520 modificada por la Ley N° 23.696, y en el inciso e) y concordantes del presente artículo"...

Debe destacarse que el Decreto N° 637/97 no sólo había añadido el inciso n) al artículo 58° del Anexo I del Decreto N° 1.105/89, sino también los incisos l) y m).

El citado inciso m), apartado II, decía "En caso que el PEN aceptare el proyecto, lo declarará de interés público, reconociendo al proponente o consorcio que éste integrare, como autor de la iniciativa, con el alcance y con los derechos previstos en el inciso c) del Artículo 4° de la Ley N° 17.520, modificada por su similar N° 23.696 y en el inciso j) de esta Reglamentación. En el mismo acto podrá convocar a licitación pública para la segunda fase, consistente en la ejecución y concesión de la obra".

La clave de estos incisos reside en que permitían que quien presentara la iniciativa privada gozaba de la posibilidad de: presentar el proyecto, ejecutar la obra y explotar la



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

concesión de la dicha obra. Así, el oferente que era propietario de una empresa constructora, llevaba considerable ventaja -respecto del costo de construcción- a quienes no lo eran.

Es interesante indicar que el Decreto N° 637/97 fue derogado por el Decreto N° 966/05 emitido el día 16 de agosto del 2005. Por lo tanto, también resultaron derogados los nombrados, incisos ll), m) y n).

El llamado a Licitación Pública hecho mediante la Resolución N° 643/06 del 18 de junio del 2006 fue posterior a la derogación del artículo 58°, incisos ll), m) y n) del Decreto N° 1.105/89. Es muy significativo que en el "Considerando" de la primera norma se hace mención a que el Decreto N° 966/05 derogó los incisos e), f), g), h), i), j) y k) del Artículo 58° del Anexo aprobado por el Artículo 1° del Decreto N° 1.105/89; pero omite consignar que también derogó el Decreto N° 635/97, el cual había incorporado el inciso n) al artículo 58°.

Por otra parte, hay que traer a colación la Ley N° 17.520, de la que se transcribe su primer artículo: "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 públicas mediante el cobro de tarifas o peaje conforme con los procedimientos que fija esta ley. La concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo".

Obsérvese el uso de la conjunción disyuntiva "o" entre los términos "construcción, conservación" y "explotación". Para despejar eventuales dudas se ha consultado el Diccionario de la Real Academia Española respecto del significado de la conjunción "o":

1. conjunción disyuntiva. Denota diferencia, separación o alternativa entre dos o más personas, cosas o ideas. Antonio o Francisco. Blanco o negro. Herrar o quitar el banco. Vencer o morir.

2. conjunción disyuntiva. Úsase generalmente ante cada uno de dos o más términos contrapuestos. Lo harás o de grado o por fuerza.

3. conjunción disyuntiva. Denota equivalencia, significando "o sea, o lo que es lo mismo". El protagonista, o el personaje principal de la fábula, es Hércules.

Al texto en análisis le caben las acepciones números 1 y 2; la número 3 evidentemente no. La opción n° 3 significaría que la "construcción" de una obra pública y su "explotación" son la misma cosa.

A partir de lo dicho, puede inferirse que el artículo 1° de la Ley N° 17.520 permite la entrega en concesión de la construcción de una obra pública o de la explotación de la misma, pero no contempla la concesión de la construcción y de la explotación.

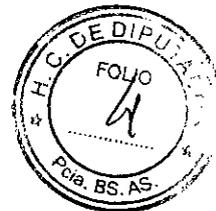
En otro orden de cosas, el Pliego de Bases y Condiciones correspondiente a la Licitación Pública del TMPF, en su artículo 4° dejaba bien claro que el régimen jurídico aplicable a la iniciativa privada objeto de tal licitación era el instituido por el Decreto N° 966/05 y la Ley N° 17.520.

Cabe señalar que el Decreto N° 966/05 fue el que instituyó el Régimen de Iniciativa Privada; por lo tanto, la Licitación de la TMPF debía encuadrarse dentro del marco del referido decreto. En el artículo primero del Anexo I de la aludida norma se dice: "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".

El nombrado Pliego, en su artículo 59°, establece -con toda lógica- el orden de prelación de las normas que rigen el Contrato de Concesión y allí se afirma que la Ley N° 17.520 goza de prioridad sobre el Decreto N° 966/05.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Por consiguiente, confirma la vigencia del texto del artículo 1° de la Ley N° 17.520. Y al respecto, cabe señalar que el mentado artículo, último párrafo, establece que "la concesión se hará por decreto del Poder Ejecutivo".

Como se ha visto más arriba, en el caso de la TMPF, la concesión no se otorgó por decreto del PEN sino por una simple Resolución -la N° 1.962/06- del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Salta a la vista que no se ha cumplido con lo exigido por la Ley N° 17.520. Esta situación pone en tela de juicio la validez de la concesión otorgada a Néstor Otero y la torna pasible de impugnación por aquellos posibles damnificados.

De haberse regido la Licitación Pública por el texto de la Ley N° 17.520 y el del Decreto N° 966/05 -como era obligación- no hubiese sido posible que la misma empresa resultase adjudicataria del proyecto y de la construcción de la obra, ni se hubiese asignado la concesión por Resolución en lugar de hacerlo por Decreto.

A la luz de lo hasta aquí descripto, es preciso discutir cuál debería haber sido el papel del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires durante el proceso licitatorio de marras. En principio, es necesario analizar la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros de la Provincia (en adelante, LOTP).

La nombrada ley en su artículo primero dispone -taxativamente- que: "el transporte colectivo de pasajeros es un servicio público de la Provincia y su organización y prestación se regirán por la presente ley. Su fiscalización y aplicación serán de exclusiva competencia de la Dirección General del Transporte, dependiente del Ministerio de Hacienda, Economía y Previsión".

A su vez, el artículo tercero expresa que "los servicios intercomunales de transporte colectivo quedarán bajo la exclusiva fiscalización y competencia de la Dirección del Transporte de la Provincia"...

Más aún, es necesario traer a colación la letra y el espíritu del Decreto provincial N° 1.776/90, el cual estatuye en su artículo primero: "Decláranse de competencia provincial, sometidos a la plena jurisdicción de la Provincia de Buenos Aires o incorporados definitivamente al régimen normativo previsto en la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros (Decreto-Ley N° 16.378/57), su reglamentación (Decreto N° 6.864/58) y demás normas y disposiciones complementarias, la totalidad de los servicios y tráficos de autotransporte público de pasajeros de carácter intrajurisdiccional en los que su itinerario y sus puntos iniciales y terminales se hallen íntegramente comprendidos dentro del territorio de la Provincia de Buenos Aires y que a la fecha del presente Decreto no contaren con concesión o acto administrativo autorizante de carácter provincial dictado conforme con la legislación vigente, en razón de corresponder o formar parte de servicios interjurisdiccionales por haberse originado como consecuencia de autorizaciones o permisos otorgados por la autoridad nacional".

Y el artículo segundo afirma que "a partir de la fecha del presente Decreto los servicios y tráficos de autotransporte público de pasajeros de carácter intrajurisdiccional a que se refiere el artículo anterior, quedan sujetos a la competencia, organización, planificación, programación, regulación, fiscalización y contralor de la Dirección Provincial del Transporte"...

Así la Provincia manifiesta -sin dudas- que reivindica y asume su jurisdicción sobre todo servicio de transporte de pasajeros cuyo origen y cuyo destino se hallen dentro del territorio bonaerense. Resulta obvio que las normas provinciales no resignan ni delegan ninguna atribución en las nacionales; lo que implica que el PE bonaerense goza de la facultad de ejercer todo el poder que aquéllas le asignan.

Volviendo a la LOTP, en lo que se refiere a las estaciones cabe citar su artículo 22°: "No podrán establecerse estaciones para servicios intercomunales sin la previa autorización del Poder Ejecutivo, y los servicios de transporte público de pasajeros sólo podrán utilizar las expresamente autorizadas por la Provincia, o habilitadas en virtud de convenios



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



interjurisdiccionales o con las comunas...A propuesta de la Dirección, el Poder Ejecutivo podrá habilitar en cada población una estación común, imponiendo la concentración en la misma de todos los servicios intercomunales que pasen o terminen en aquella, a los fines de su mejor combinación y control. La reglamentación deberá prever, especialmente, la adaptación de las estaciones existentes aunque pertenezcan a otras jurisdicciones y medio, para su uso común incluyendo terrazas para helipuertos y facilidades para el servicio de Correo, el Telégrafo de la Provincia e Inspección del Transporte, debiendo estudiar la Dirección a estos fines un plan integral y promover los acuerdos necesarios”.

Asimismo, es importante su artículo 25°: ...”La Dirección podrá autorizar convenios especiales para la racionalización de los servicios mediante el uso común de facilidades, servicios y estaciones...

Y su artículo 56° se dedica a enumerar las facultades y atribuciones de la DPT; entre ellas se halla la de:”Dictaminar sobre la habilitación de estaciones y proponer a su respecto las medidas previstas en el artículo 22°, proyectando los necesarios acuerdos, y procediendo a la aplicación y verificación de sus planos; así como el establecimiento de apeaderos y refugios en la vía pública”.

Finalmente, su artículo 57° se refiere a que... “Acuerdos semejantes se proveerán, *ad referendum* de la Honorable Legislatura, con el Gobierno Federal, extensivos a la coparticipación en las tasas establecidas por la ley 12.346 u otros recursos fiscales que en el futuro se establezcan. Para la promoción y cumplimientos de estos acuerdos, o la consideración y discusión de las materias regidas por la presente ley y problemas de su aplicación, el Poder Ejecutivo podrá asimismo, designar a propuestas de la Dirección General del Transporte, comisiones conjuntas de carácter intercomunal o interestadual”.

Como puede apreciarse, el artículo 22° de la LOTP es muy claro en cuanto a que la Provincia no renuncia de ningún modo a su potestad sobre los servicios de transporte por automotor intercomunales, aun cuando éstos utilicen estaciones de otras jurisdicciones o de otros medios.

Asimismo, el mentado artículo -junto con el 57°- pone de relieve la necesidad de realizar acuerdos y convenios con otras jurisdicciones y con el Gobierno Federal “ad referendum” de la Legislatura bonaerense.

Respecto de la TMPF, hasta ahora se desconoce si el Gobierno provincial firmó algún Convenio con el Federal, pero sí se sabe con certeza que nada ha sido enviado a la Legislatura para que ésta eventualmente lo refrende.

Cabe agregar que -de existir tal acuerdo- éste debería haber sido publicado en el Boletín Oficial de la Nación puesto que uno de sus subscriptores sería el Estado nacional. Nada aparece al respecto en el mentado Boletín.

Lo único conocido es que equipos técnicos de la Provincia -pertenecientes a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial de la Provincia de Buenos Aires- participaron oportunamente en la evaluación del proyecto (así lo afirma el “Considerando”, noveno párrafo, del Decreto Nacional N° 704/05).

Es imperioso destacar que no tomó intervención la Dirección Provincial de Transporte, organismo del cual depende el transporte de pasajeros por vehículos automotores, tanto el público cuanto el privado.

Resulta paradójico que -habiéndose construido sólo la parte destinada al transporte por automotor- la DPT no hubiese pronunciado su opinión del proyecto.

No debe olvidarse que el quinto párrafo del Decreto N° 704/05, consignaba: “Que esta nueva estación recibirá el tren con origen en la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES y con destino en las Ciudades de MAR DEL PLATA y MIRAMAR, Provincia de BUENOS AIRES y los vehículos de transporte automotor de pasajeros tanto de jurisdicción nacional como provincial”.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Es decir, el Gobierno nacional dispone por su cuenta que los servicios intercomunales bajo jurisdicción provincial deberán utilizar la nueva estación. Y tal parece que el PE bonaerense se ha limitado a seguir al nacional sin emitir opinión propia ni preocuparse por el transporte bajo su competencia.

Como ejemplo de la desidia provincial baste decir que el Pliego de Bases y Condiciones con el que se realizó la Licitación Pública de la obra estipula que "El Concesionario se obliga a proveer dentro del sector destinado a la administración de la TMPF y en un lugar destacado y de fácil acceso al público, de un área de oficinas destinada a las reparticiones de inspección y control de la S.T. (*), que deberá tener no menos de ciento noventa (190 m2) y estar disponible por todo el tiempo que dure la concesión.... El Concesionario deberá facilitar en forma gratuita el local destinado a la delegación de la Policía Federal. Asimismo, serán gratuitas las oficinas y facilidades para aduana, migraciones, ubicadas en el área de servicios internacionales a ser construida en forma obligatoria por el Concesionario". (*) Secretaría de Transporte de la Nación

No había en el Pliego previsión alguna para destinar una superficie en la que pueda asentarse una oficina de la Dirección de Transporte Provincial o una mínima delegación de la Policía de la Provincia.

Tampoco en el referido Pliego había referencia alguna al importe a pagar -en concepto de "toque de dársena"- por las empresas que prestan servicios intercomunales.

Como conclusión, puede afirmarse que las autoridades de la Provincia de Buenos Aires han eludido intervenir, opinar, participar o proponer cambios en el proyecto, etc, etc. Y, sobre todo, han evitado defender a las empresas bajo su jurisdicción dejándolas abandonadas a merced del concesionario, con el consiguiente perjuicio a los usuarios de las mismas.

II).- TOQUE DE DÁRSENA

Se trata de uno de los temas más polémicos de la TMPF. Como es sabido el concesionario de la misma pretendió -apenas aquella se inauguró- cobrar un toque de dársena de 20 \$ (veinte pesos) a todas las empresas usuarias, las cuales se resistieron ruidosamente a pagar la mentada cantidad.

A tanto llegó la disputa que los ómnibus se negaban a entrar en la estación y dejaban a los pasajeros en las calles aledañas a la estación.

Finalmente, la Justicia impuso a Néstor Otero la obligación de cobrar el mismo importe que percibían las autoridades provinciales en la vieja Estación de Alberti y Sarmiento.

Más allá de la situación descripta es preciso investigar en la normativa con el fin de dilucidar cuál es el valor permitido para el toque de dársena.

a).- En principio, conviene recordar que el ya referido Decreto N° 704/05 en su "Considerando", quinto párrafo explicaba que el proyecto incluía -desde un primer momento- a líneas de ambas jurisdicciones.

Asimismo, es justo reconocer que en el noveno párrafo se deja constancia que la UNIDAD EJECUTORA DEL PROGRAMA FERROVIARIO PROVINCIAL de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES y de la SECRETARIA DE OBRAS Y PLANEAMIENTO URBANO de la MUNICIPALIDAD DEL PARTIDO DE GENERAL PUEYRREDON prestaron su conformidad a la realización del proyecto.

Dicho esto, queda por investigar cuál es el organismo con la atribución de fijar el importe del toque de dársena.

En el orden nacional, el Decreto N° 2.407/02 ha establecido el Estado de Emergencia del Transporte Automotor de Pasajeros por Carretera de Carácter Interjurisdiccional (desde el día 26 de noviembre del 2002). Es por demás necesario recordar sus disposiciones.



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires



En su "Considerando", párrafo número veintinueve, dice así "Que por otro lado, los empresarios del transporte de larga distancia afrontan el elevado costo que implica el pago de las tarifas que imponen las distintas terminales de ómnibus en las jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales a las que concurren en tránsito, al solo efecto de realizar el ascenso y descenso de pasajeros, tarifas que son fijadas sin responder a un criterio ecuánime".

Y en el párrafo número treinta y uno: "Que, por lo tanto, encontrándose las empresas que prestan servicios de transporte interprovinciales afectadas por las aludidas tarifas, corresponde establecer una adecuación entre el monto que se pretende y el servicio brindado por cada terminal, de modo tal, que adopten sus precios razonablemente y sin afectar a este sector".

Finalmente, el artículo 11° del citado decreto, dice: "Establécese, dentro del marco del Artículo 3° de la Ley N° 12.346, que las empresas que prestan servicios de transporte automotor de pasajeros por carretera de carácter interjurisdiccional están sometidas exclusivamente al régimen jurídico establecido por los permisos para la explotación de dichos servicios".

Por otra parte, lo esencial se encuentra en el Anexo II del mentado decreto, cuyo artículo 7° dispone que "El Régimen Tarifario de aplicación para cada una de las categorías definidas en el Artículo 1° del presente Anexo, se estructurará a partir de la Tarifa de Referencia resultante de la aplicación de los índices establecidos por la Resolución N° 1.008 de fecha 23 de agosto de 1994 del ex-MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, o la que eventualmente la reemplace en el futuro, a los que se les adicionará un CUARENTA POR CIENTO (40 %), con los adicionales y deducciones que se detallan a continuación y pasan a constituir las Bandas Tarifarias"...

En la Resolución N° 8/03 del 9 de enero del 2003, se explica que "el término *tarifa de referencia*, aludido en el Artículo 11° del Decreto N° 2.407/02, es la resultante del promedio aritmético simple entre la Tarifa Unitaria base pasajero/ kilómetro para camino con pavimento y la tarifa terminal, previstas en el punto 2.1. y punto 1, respectivamente, del Anexo I de la Resolución N° 1.008/94 del ex- MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS".

Consultada la Resolución N° 1.008/94, Anexo I, la cual -inexplicablemente- no ha sido publicada en el Boletín Oficial de la Nación, se observa que:

Tarifa Unitaria básica pas/km para camino pavimentado = 0,0468 \$

Tarifa Terminal = 0,2980 \$

Tarifa de Referencia = $\frac{1}{2}$ (0,0468 + 0,2980) = 0,1724 \$

Toque de Dársena máximo = 40 x 0,1724 \$ = 6,896 \$

Este importe que se ha determinado es el que abonan las empresas de transporte -actualmente- en la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (en adelante, ETOR))

b).- Es oportuno traer a colación el Decreto provincial N° 2.270/06, el cual en su artículo 2° estatuye: "Aprobar para los servicios interurbanos de esta Jurisdicción, las normas y características generales relativas a la categorización de los vehículos y la aplicación de bandas tarifarias con sus adicionales y deducciones establecidos en los artículos 2°, 3° y 7° incisos "a" y "b" del Anexo II del Decreto N° 2.407/02 del Poder Ejecutivo Nacional y modificatorias, con expresa salvedad de lo prescripto en el artículo siguiente".

Es decir, hay una voluntad nítida y manifiesta del gobierno provincial de mantener una política de coordinación tarifaria y operativa con la jurisdicción nacional en el caso de los servicios interurbanos (larga distancia). Lógicamente, podría hacerse extensiva tal voluntad al importe a cobrar por el toque de dársena.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Al respecto, es interesante citar algunos párrafos del Acta Acuerdo firmada por la Subsecretaría de Transporte Terrestre de la Nación, la CNRT y TEBA S.A., concesionaria de la Estación Terminal de Ómnibus de Retiro (ETOR) representada por su Presidente, el Sr Néstor Otero, el día 18 de agosto de 1999, comenzando por el siguiente: "...no puede desconocerse que al costo del uso de la ETOR, se suman los aranceles requeridos para el uso del resto de las terminales en el interior del país, ya que las jurisdicciones locales suelen obligar a las empresas a ingresar a las mismas para el ascenso y descenso de los pasajeros, exigiendo como contraprestación el pago de una determinada tarifa".

Más adelante se expone que "...si bien ello es de competencia local, no puede desconocerse que la tarifa que se cobra para el uso de la ETOR constituye un valor de referencia para el resto de las terminales, de modo que el beneficio logrado por la disminución del derecho de toque habrá de potenciarse si el ejemplo prospera".

Por último, se afirma que..."mediante una disminución de los costos fijos del servicio, y en el marco de desregulación y competencia actualmente vigente, se habrá de lograr una nueva disminución tarifaria del transporte de pasajeros de larga distancia, permitiendo de esta forma hacer más competitivo al mismo frente a otros modos de transporte".

En dicha Acta, el Estado nacional -y Néstor Otero también- reconocen la importancia de la ETOR como punto de referencia para el resto de las estaciones ubicadas en el interior del país y abrigan la esperanza de que éstas adopten el mismo valor para el toque de dársena que en aquélla.

c).- Por último, conviene recordar el Decreto nacional N° 1.962/06, del 28/12/06, que contiene un nuevo Acuerdo entre TEBA S.A. y el Estado Nacional; en su Anexo I, Segunda Cláusula, dice lo siguiente: "Fijar que el valor máximo de la tarifa de peaje (toque de dársena) contemplada en el Artículo 18.1 del Pliego de Bases y Condiciones Generales y Particulares de la Concesión, neto del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.) a percibir por "TEBA S.A." de parte de las empresas de transporte automotor que utilizan las instalaciones de la "ETOR", será equivalente a la suma de PESOS SEIS CON OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILESIMOS (\$ 6,896) para los servicios de transporte de media y larga distancia nacional, y de PESOS DOCE (\$ 12) para el transporte de carácter internacional".

Como se ha expresado, si la política adoptada por la Provincia es la de coordinación tarifaria y operativa con la jurisdicción nacional, su extrapolación lleva a inferir que aquélla no está dispuesta a fijar valores del toque de dársena mayores que los que establece la Nación. Por consiguiente, podemos deducir, para los servicios de jurisdicción provincial, también el monto máximo sería de 6,896 \$.

Por su parte, el Pliego de Bases y Condiciones Particulares de la Licitación de la nueva estación, artículo 119°, fija que "El valor del peaje, neto de Impuesto al Valor Agregado (IVA) a percibir por el Concesionario de parte de las empresas de transporte que utilizarán las instalaciones de la TMPF, será el que estipule la legislación vigente al efecto".

Como se ha visto, según la legislación vigente -para los servicios de jurisdicción nacional- el valor máximo es de 6,896 \$.

Para los de jurisdicción provincial -dado lo comentado más arriba- se interpreta que será el mismo importe máximo.

ch).- Como colofón cabe citar el artículo 58°, inciso c), del Decreto N° 1.105/89, reglamento de la Ley N° 23.696: "La estructura económico-financiera de la concesión definirá el alcance de las inversiones previas que deberá realizar el concesionario, cuya entidad será tenida en cuenta en todos los casos, como parámetro de trascendencia en la selección, comparándolo con la incidencia que su costo financiero tendrá sobre el valor de la tarifa o peaje a cargo del usuario, constituyendo el objetivo global del sistema el abaratamiento de la tarifa o peaje"...



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



En síntesis, el fin último de la concesión de obras públicas al capital privado es la disminución del costo para los usuarios.

Por lo tanto, el intento del Concesionario de la TMPF -el nombrado Néstor Otero- de cobrar 20 \$ (veinte pesos) a las empresas de transporte -tanto a las de jurisdicción nacional cuanto a las dependientes de la provincia- es absolutamente infundado y arbitrario. El propio Estado nacional debería haber tomado cartas en el asunto y haber advertido al concesionario de que carecía de fundamentos para llevar a cabo tal pretensión.

Lamentablemente, la Secretaría de Transporte de la Nación permaneció ajena al conflicto; actitud que asimismo asumió la Dirección Provincial de Transporte. Así, las empresas -y sus usuarios- quedaron solos ante el abuso del Sr Otero y tuvieron que recurrir a la Justicia para defender sus derechos.

III).- FONDO TERMINAL DE OMNIBUS DE MAR DEL PLATA

Establecido por la Ley provincial N° 11.157. Se constituía -esencialmente- con el canon que abonaban los locales comerciales que había en la Estación sita en Alberti y Sarmiento (hoy en desuso).

Su destino principal era la financiación de obras para mejorar la estación y su posible reubicación en otro punto de la ciudad.

Puesto que la TMPF se ha construido con fondos que no eran provinciales, en terrenos bajo dominio de la Nación, cabe preguntarse -una vez más- dónde han ido a parar los recursos acumulados en dicho Fondo a lo largo de los años.

Dado que los comerciantes que gozaban de permiso o concesión en la vieja estación han sido dejados de lado por el concesionario de la TMPF, hecho que los ha perjudicado notablemente, cabe plantear si el dinero en cuestión -aportado por aquéllos- no podría utilizarse para paliar su situación hasta que las autoridades les brinden alguna solución.

IV).- RESOLUCIÓN CONJUNTA N° 1.778/09 y 322/09

Emitida por el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y la Secretaría de Transporte de la Nación -el 25 de septiembre del 2009- lleva el siguiente encabezamiento: "Apruébanse los *Lineamientos y contenidos mínimos para la formulación de los programas de seguridad operativa destinados a estaciones terminales, paradores u otras infraestructuras afectadas al transporte público de pasajeros de larga distancia por automotor de carácter interjurisdiccional*".

Su artículo primero dice: "Establécese que las estaciones terminales, paradores u otras infraestructuras destinadas a concentrar las salidas, llegadas y tránsito de los servicios de transporte público de pasajeros por automotor de larga distancia de carácter interjurisdiccional, deberán ajustar su funcionamiento a pautas que garanticen -respecto de los pasajeros que se embarquen en dichas instalaciones, sus equipajes y las encomiendas que se reciban para su expedición a través de las unidades de transporte- el cumplimiento de procedimientos de seguridad y control conforme con las determinaciones que se adoptan en la presente resolución".

Luego, en su Anexo I se explican detalladamente los "Lineamientos y contenidos mínimos para la formulación de los programas de seguridad operativa destinados a estaciones terminales, paradores u otras infraestructuras afectadas al transporte público de pasajeros de larga distancia por automotor de carácter interjurisdiccional".

Tal programa implica la aplicación una serie de exhaustivos procedimientos de supervisión, vigilancia y seguridad en beneficio de los pasajeros, sus equipajes y encomiendas.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Como ejemplo, véase que el punto 2° del aludido Anexo estipula que: “las terminales tendrán que garantizar la inspección y control de todos los pasajeros que embarquen en ellas. Para cumplir con este procedimiento, deberán crear una zona de preembarque que se encuentre vedada al ingreso de acompañantes y que garantice la esterilización de los pasajeros que se encuentren en ella. Como primer requisito y, en virtud de evitar contaminación entre pasajeros, las terminales deberán separar los arribos de las partidas que en ellas operen. Dicha separación entre dársenas de arribo y partida deberá contar con una barrera física que impida se mezclen ambos flujos”.

O el punto 3°, inciso a), apartado IV, que establece que “también se efectuará el control sobre todo el equipaje del pasajero con equipos de rayos X, tipo túnel o portátil, que garanticen la ausencia de armas y productos químicos en el compartimiento principal del micro que puedan poner en riesgo a todos los pasajeros durante el trayecto del viaje”.

Asimismo, el inciso b), dedicado a las encomiendas, dispone que “las terminales deberán contar con un área de libre acceso y circulación de encomiendas que incluya a sus mostradores de atención al público, recepción y facturación. Una vez recibida la caja o bulto, y previo a su despacho, deberá ser inspeccionada mediante la utilización de equipos *scanners* de rayos X, los que deberán tener la capacidad de detectar elementos prohibidos para el transporte que puedan poner en peligro o impliquen alto riesgo a los pasajeros”.

La TMFP no sólo no ha tenido en cuenta ninguna de tales recomendaciones en su diseño sino que parece no contar con plan alguno para adoptarlas.

Tratándose del mismo Concesionario de la ETOR, resulta inverosímil que el Sr Néstor Otero desconozca la citada Resolución; por consiguiente, no existen disculpas ni excusas algunas por no haberla puesto en práctica.

No hay noticia alguna respecto de que la autoridad nacional -o la provincial- hayan advertido, exigido o sancionado al concesionario por la no ejecución de tales medidas de seguridad.

Ni siquiera la Municipalidad de General Pueyrredón ha cumplido con sus obligaciones respecto del ejercicio de su poder de policía sobre los locales comerciales sitios dentro de la Estación, los cuales carecen de la habilitación municipal; tampoco son fiscalizados por el Departamento de Bromatología aquéllos que expenden bebidas y alimentos.

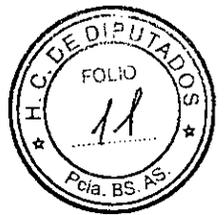
En síntesis, la TMPF es “tierra de nadie” desde su inauguración prematura, a merced del Concesionario -cuya cabeza visible es el Sr Néstor Otero- permaneciendo los Estados provincial y municipal completamente ajenos a todo lo que en ella sucede y carentes de la voluntad de hacerse cargo de sus responsabilidades como representantes del bien común.

V).- NUEVA PLAYA DE VÍAS, PLATAFORMAS FERROVIARIAS Y EDIFICIOS OPERATIVOS DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE MAR DEL PLATA

Por medio de la Resolución N° 618/03 de la Secretaría de Transporte de la Nación, de fecha 3 de agosto de 2006, se incorporaron los citados trabajos al Decreto nacional N° 1.683/05, el cual había aprobado el “Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de bienes a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales”.

Asimismo, el artículo 2° de la mentada resolución llamó a Licitación Pública Nacional e internacional para la contratación del Proyecto de Ingeniería y la Ejecución de Obra.

Posteriormente, a través de la Resolución N° 128/07, también de la Secretaría de Transporte -del día 6 de febrero de 2007- se adjudicó la realización de la referida obra a



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

la empresa HERSO S.A. con un presupuesto total de 115.415.235 \$ (un ciento quince millones cuatrocientos quince mil doscientos treinta cinco pesos) y se le asignó un adelanto del 20 % (veinte por ciento) del dicho monto, es decir, 23.483.047 \$ (veintitrés millones cuatrocientos ochenta y tres mil cuarenta y siete pesos).

No está de más recalcar que la TMPF fue concebida como una estación a compartir por dos modos distintos de transporte terrestre -el ferroviario y el automotor- con el fin de que ambos se complementasen contribuyendo así a una mejor coordinación de los servicios y constituyendo un beneficio para los usuarios.

Por lo dicho, resulta por demás extraño e inconsistente que la obra se dividiese -y licitase- en dos partes: por un lado la ferroviaria y por el otro, la automotriz. Más aún, la primera a cargo del Estado nacional y la segunda por Régimen Iniciativa Privada.

Como es de público conocimiento, al día de hoy la construcción de las obras ferroviarias ni siquiera ha comenzado quedando así trunco el proyecto original anhelado por la Ciudad de Mar del Plata y sus habitantes.

Por las razones aquí expuestas se solicita la aprobación de los señores Diputados.


CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.