**Proyecto de Declaración**

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

**DECLARA**

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional a que rescinda los Acuerdos de Gerenciamiento Operativo de Emergencia firmados con U.G.O.F.E. S.A (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia S.A.) y U.G.O.M.S. S.A. (Unidad de Gestión Operativa Mitre - Sarmiento S.A.) reasumiendo el Estado la gestión directa de los servicios a través de la O.F.S.E. (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, creada por Ley N° 26.352) a efectos de administrar a su cuenta y cargo los Grupos de Servicios N° 1 (Mitre), N° 2 (Sarmiento), N° 4 (Belgrano Sur), N°5 (San Martín) y N° 7 (General Roca).



RIGARDO VAGO  
Diputado  
Bloque Frente Amplio Progresista  
H.C. Diputados Prov. Bs. As.



las UGOFE / UGOMS gerenciados por las empresas FERROVIAS SA (Gabriel Romero, Grupo Emepa) y METROVIAS (Grupo Roggio).

Con fecha 26/10/2010 la Auditoria General de la Nación concluyo una auditoría sobre UGOFE S.A. (Actuación AGN N° 133/08<sup>5</sup>) continuación de una auditoría anterior realizada en el año 2007 (Actuación AGN N° 639/05<sup>6</sup>). La mencionada auditoria menciona en sus conclusiones que:

- En tal sentido, los Acuerdos los Grupos de Servicios N° 4 y 7 (Belgrano Sur y General Roca) presentan las mismas características -en cuanto a cláusulas y alcances-, que su similar del Grupo de Servicios N° 5 (General San Martín), y que permitieron concluir respecto de la existencia de un **acotado riesgo empresario, a saber: indemnidad a favor del operador, ausencia de régimen de penalidades y sujeción de retribución a ingresos entre los que se cuentan los gastos de explotación estimados.**
- En tal sentido, la definición de la modalidad de prestación correrá por cuenta de lo que se establezca en función de lo dispuesto por la Ley 26.352 de Reordenamiento Ferroviario, donde deberá atenderse que la selección del concesionario mediante el procedimiento de licitación pública, constituya un requisito inexcusable y obligatorio para la validez del contrato de concesión cuando el servicio sea prestado por y con terceros.
- Lo expuesto implica que, hasta tanto no se defina la modalidad de la prestación, **las obligaciones derivadas de los respectivos Acuerdos serán ejecutadas en un marco de transitoriedad y precariedad** que no resultan deseables en virtud de la naturaleza de los servicios involucrados.
- Por otra parte, y en lo que hace al procedimiento aplicado por **el operador para llevar a cabo las contrataciones de obras, servicios y trabajos de mantenimiento, éste no garantiza el cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, competencia y transparencia.**
- Al respecto, **se puede mencionar la verificación de la ausencia de precios de referencia**, la convalidación de modificaciones de ofertas con posterioridad a su apertura y falta de correlación entre pagos y certificaciones, entre otros aspectos observables.

<sup>5</sup> [http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2010/2010\\_237.pdf](http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2010/2010_237.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2007/2007\\_058.pdf](http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2007/2007_058.pdf)



- En ese sentido, la AGN entiende que **debe considerarse la naturaleza pública de los fondos involucrados para definir las características esenciales del régimen a aplicar**, es decir que, si la aplicación de un régimen contractual se haya determinado principalmente por el origen de los fondos con los cuales aquellos contratos se realizan –como es el caso–, la SECRETARIA DE TRANSPORTE debiera garantizar que el operador efectúe dichas contrataciones bajo las mismas condiciones en las que el Estado debe hacerlo.
  
- Con relación a la estimación de la compensación de los costos de explotación, **se ha detectado la aprobación de readecuaciones con hasta 7 meses de retroactividad**; lo cual, al margen de la admisibilidad de los argumentos esgrimidos por el auditado por cuanto resulta complejo el análisis y requiere de la intervención de distintas áreas, (y que ameritaron una modificación de la recomendación respectiva), implica que la gestión se realiza con un presupuesto que, a priori, no resulta acorde a las necesidades del servicio. No obstante la existencia de un mecanismo paliativo en las prescripciones del Acuerdo que opera ante la insuficiencia de fondos, no parece razonable que una decisión de esta trascendencia se extienda en el tiempo y pueda llegar a alterar las previsiones de los gastos necesarios.

En síntesis, el Modelo UGOFESA / UGOMSA presenta las siguientes características:

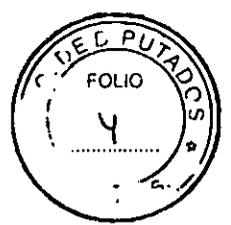
- 1) Nulo riesgo empresarial y alto riesgo ciudadano;
- 2) Tercerización de los cuadros gerenciales;
- 3) Abandono por parte del Estado no sólo de su rol gerencial sino también de su rol de contralor;
- 4) Altos costos de gestión del servicio;
- 5) Falta de transparencia y rendición de cuentas;
- 7) Deterioro del patrimonio ferroviario nacional;
- 8) Servicio deficiente;
- 9) Deterioro de la cultura de la seguridad y de las buenas prácticas;
- 10) falta de planificación en el largo plazo.

Todo el sistema funciona en base a un acuerdo político-sindical-empresarial, en perjuicio de los usuarios. Cabe mencionar que actualmente el 82% de los pasajeros que utilizan la red ferroviaria metropolitana lo hacen a través de líneas ferroviarias gerenciadas por UGOFESA / UGOMSA.

Descripto el estado de situación creemos que **no existe argumento para sostener el modelo UGOFESA / UGOMSA**. El Estado debe hacerse cargo de la prestación del



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires



servicio y desde el año 2008, con la sanción de la Ley 26.352<sup>7</sup> de Reordenamiento Ferroviario, cuenta con el instrumento idóneo para hacerlo: la **Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (O.F.S.E.)** De esta forma se propone implementar un nuevo modelo de gestión basado en primer lugar en un compromiso directo del Estado que debe reasumir sus responsabilidades, gestionar con profesionalismo, con absoluta transparencia del esquema de costos y del sistema de contrataciones, y con el establecimiento de un esquema de control social de la gestión por parte de usuarios y trabajadores, planificando a corto, medio y largo plazo, pensando en el sistema ferroviario que los usuarios necesitan.

Nuestro Pueblo necesita el tren, en promedio 800.000 pasajeros lo utilizan a diario, lo necesita ya que este **gran integrador social que es el ferrocarril** les permite poder llegar en horario, de manera económica y con seguridad a su trabajo y al hogar.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares a que acompañen con su voto positivo el presente Proyecto de Declaración.



RICARDO VAGO  
Diputado  
Bloque Frente Amplio Progresista  
H.C. Diputados Prov. Bs. As.

<sup>7</sup> <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/texact.htm>