



Proyecto de Declaración

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

Solicitar al Poder Ejecutivo Provincial, y por su intermedio al Poder Ejecutivo Nacional, a que los ramales operados por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (FERROBAIRES) sean transferidos a la jurisdicción nacional, cumpliendo de esa forma con lo establecido por la Resolución N°522/2007 del Ministerio de Planificación Federal y por el Decreto Provincial N° 1021/2007, luego ratificado por Ley Provincial N° 13.705 sancionada el 13 de Julio del año 2007.

ALFREDO R. LAZZERETTI
Diputado
H. C. Diputados Prov. de Bs. As.

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

RUBEN CARLOS ORENADA
Diputado
H. C. Diputados Pcia. Bs.As.

JUAN CARLOS JUAREZ
Diputada
Bloque Frente Amplio Progresista
H. C. Diputados Prov. Bs. As.



FUNDAMENTOS

En la Provincia de Buenos Aires conviven actualmente y operan sobre una misma vía dos ferrocarriles distintos, uno gerenciado por el gobierno provincial (Ferrobaires) y otro gerenciado por el gobierno nacional (Trenes Argentinos / S.O.F.S.E.), uno viejo y otro nuevo; uno sin recursos y otro provisto de recursos extraordinarios; uno compuesto por material tractivo y rodante de cincuenta años de antigüedad y otro con material nuevo y reluciente; uno que agoniza y otro que no termina de nacer.

Debemos reconocer que Ferrobaires cumplió su cometido, mantener funcionando en la provincia de Buenos Aires el transporte ferroviario interurbano de media distancia permitiendo así que perdure un esquema básico de interconexión ferroviaria de pasajeros en el territorio provincial. Logro así sobrevivir a la ola privatizadora, cerradora de ramales y destructora de trabajo calificado impulsada en los años 90' por el gobierno del presidente Carlos Menem. Pero luego de sobrevivir durante veintidós (22) años Ferrobairesse encuentra exhausta. Una sombra de sí misma. Y es necesario un cambio sustancial y definitivo a este estado de situación. Un cambio que permita volver a ofrecer a los usuarios un servicio eficaz, eficiente, seguro y confortable. Se da la paradoja de tener que aceptar el desafío de alcanzar en el futuro el estatus que se poseyó en el pasado y que se perdió en el transcurso de estas dos últimas décadas.

Para comprender el actual estado de Ferrobaires debemos conocer su historia. Cuando en el año 1992 el gobierno del presidente Carlos Menem procedió al desguace del sistema ferroviario nacional mediante la privatización de los servicios de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, el gobierno de la provincia de Buenos Aires decidió hacerse cargo de la prestación del servicio. Por Decreto Nacional N° 1168/92¹ fueron suprimidos de un plumazo, y sin prestar atención a las consecuencias sociales de esta medida, todos los servicios de trenes interurbanos de pasajeros de la empresa Ferrocarriles Argentinos. El citado Decreto 1168/92 contemplaba la posibilidad de que las provincias decidieran seguir prestando el servicio interurbano de pasajeros asumiendo el costo total de la operación del servicio (y sin recibir ningún tipo de ayuda económica o compensación por parte del Estado Federal) a partir del 1° de Enero de 1993. Era una situación de emergencia y se debía actuar de esa forma, y a los efectos de preservar el servicio ferroviario que servía para enlazar e interconectar el territorio provincial por medio del ferrocarril, el gobierno provincial tomó a su costo y cargo la provisión de los servicios ferroviarios interurbanos que funcionaban dentro su jurisdicción. En tal sentido se suscribieron dos convenios entre el Estado Nacional y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, de fecha 26 de Agosto de 1993, convenios luego ratificados por Ley Provincial 11.547², donde el Estado Nacional transfería al Estado Provincial los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros.

Con el objeto de que la Provincia de Buenos Aires contara con un organismo técnico capaz de operar los servicios interurbanos transferidos se creó por intermedio del Decreto N° 99/93, de fecha 15 de Enero de 1993, la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (FERROBAIRES). Este hecho inédito, realizado bajo la presión de la necesidad, no contemplaba un plan director de inversiones, incremento de servicios, ni de integración con otros medios de transporte, se trataba básicamente de un plan de emergencia para mantener una estructura de servicios mínimos y no dejar incomunicada la provincia. Puede

¹<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/9199/norma.htm>

Decretos Nacionales 532/92 y 1.168/92, dictados en el marco de la Ley 23.696 de Reforma del Estado, mediante los cuales se dispuso la supresión de ramales y servicios de pasajeros operados por la Empresa Ferrocarriles Argentinos.

²<http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-11547.html>

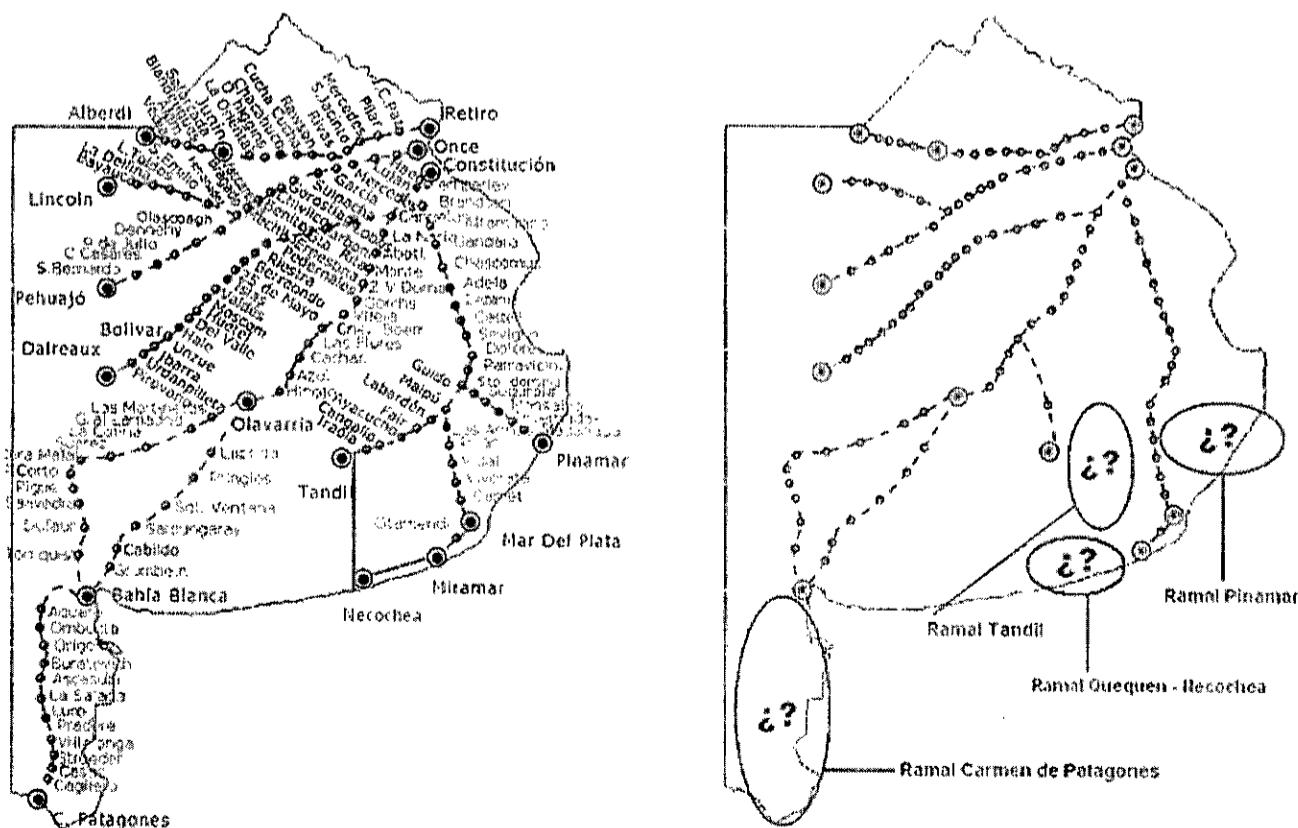


leerse en los considerandos del Decreto N° 99/93: "Que el Gobierno Provincial entiende conveniente y oportuno mantener las prestaciones de todos aquellos servicios y ramales esenciales que permitan dotar a su estructura de transporte de un medio eficaz y económico, que se constituya en una alternativa frente a los otros medios de transporte apta y competitiva para su utilización por la población." De hecho, el traspaso a la jurisdicción provincial contemplaba también la posibilidad de que el Estado Provincial implementara una política de privatización de servicios, idea que posteriormente no prospero, pero que ante la eventualidad de lo impredecible, se llego a considerar.

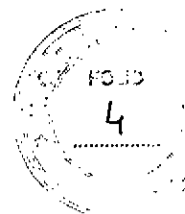
Con el transcurso del tiempo la empresa Ferrobaires se integro como una dependencia más de la administración pública provincial. Su destino debió haber sido ser la columna vertebral de un proceso de interconexión e integración regional de la provincia, vinculando las ciudades del interior provincial entre sí, y éstas a su vez con la capital federal posibilitando la circulación de pasajeros y cargas. Este proceso, pensado originalmente y promovido por muchos de los intendentes del interior provincial, nunca se implementó desaprovechándose así la oportunidad de utilizar a Ferrobaires como lo que era: una herramienta de transformación al servicio del desarrollo económico de la provincia.

El paso del tiempo y la falta de inversiones ocasionaron un lentodeterioro de la infraestructura ferroviaria, del material rodante y tractivo, lo que a su vez fue causa de una baja en las condiciones de prestación del servicio en términos de calidad, continuidad, regularidad, seguridad y confort. De las 84 locomotoras y 507 coches de pasajeros entregados por Ferrocarriles Argentinos en el año 1993 a Ferrobaires, en el año 2012 solo quedaban en funcionamiento 10 locomotoras y 84 coches. También se perdieron cerca de 1.100 kilómetros de operación de vías férreas, ya que mientras que en el año 1993 la totalidad de los ramales en la provincia de Buenos Aires sumaban 4.331 kilómetros de tendido de vías operativas, para el año 2012 el tendido se había reducido a 3.232 kilómetros.³ Durante este proceso se fueron cerrando ramales como el de Carmen de Patagones, el ramal a Tandil, el ramal denominado Quequen - Necochea, y el ramal a Pinamar. (Cuadro I)

CUADRO I Ramales 1993 (Izquierda) Ramales 2015 (Derecha)



³ Cantidad de locomotoras y coches, y tendido de líneas férreas en actividad, ambos datos en base a Informe de la U.E.P.F.P. elevado a la Legislatura provincial en el mes de Agosto de 2012.



Similar suerte corrió la cantidad de servicios despachados, en la actualidad el número de servicios semanales es de 35 mientras que en el año 1993 tan solo con destino a la costa Atlántica se despachaban 78 servicios semanales, a razón de 11 trenes diarios, mientras en la actualidad solo hay 1 tren diario de lunes a viernes, sin servicio los fines de semana.

Este descenso en las condiciones del servicio se vio reflejado de manera directa con un impacto en el número de pasajeros transportados. (Cuadro II) El descenso catastrófico que sufrió Ferrobaires en el número de pasajeros transportados, pasando de 2.529.884 de pasajeros en el año 1997 a tan solo 369.217 pasajeros en el año 2014, tiene su explicación en el deterioro en la prestación del servicio. No es que la gente dejó de viajar, continuó haciéndolo pero por otros medios, optando por desistir en utilizar Ferrobaires dadas las pésimas condiciones del servicio. La pérdida de más de dos millones de pasajeros en menos de diecisiete años constituye un hecho inédito de involución en la historia del transporte ferroviario mundial.

CUADRO II Pasajeros Transportados por año 1993 a 2014

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1.350.191	2.057.829	2.206.482	2.437.859	2.529.884	2.301.674	2.083.927	1.868.449	981.221* (A Junio)	S/D	S/D
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
S/D	S/D	S/D	S/D	1.141.209	943.860	1.064.660	934.578	741.940	466.743	369.217

La actual Ferrobaires es una empresa deficitaria que requiere del aporte continuo de recursos provinciales para mantenerla en funcionamiento. Si bien estamos completamente de acuerdo que el transporte ferroviario constituye una empresa con un fin social y que está plenamente justificado subsidiar la actividad, ya que la misma contribuye al desarrollo económico de la provincia y a mantenerla interconectada, en el caso de Ferrobaires la empresa no alcanza a recaudar por vía de la venta de pasajes ni el 10% del costo de su operación. Tomando como ejemplo el ejercicio correspondiente al año 2013 (último datos de cierre disponibles) los ingresos por venta de pasajes representaron tan solo el 5,9% del costo operativo correspondiente a ese año. Este estado de situación nos da una idea de las dificultades económicas por las que atraviesa la empresa y su virtual inviabilidad de poder seguir funcionando al mediano plazo (Cuadro III)

CUADRO III Recaudación por Venta de Pasajes / Costo Operativo

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Presupuesto Ejecutado	117.381.000	154.283.419	191.548.274	247.220.720	330.680.721	397.725.176	502.554.890	542.058.800
Recaudado Venta Pasajes	25.785.813	27.354.186	28.332.870	33.938.602	31.447.430	32.942.231	29.694.191	20.919.116 *

*Al 31 de Septiembre de 2014

Otro elemento que no podemos obviar es la responsabilidad de la conducción política y gerencial de la empresa Ferrobaires a lo largo de los últimos veinte años que contribuyeron a la realidad actual de la empresa. Ferrobaires ha incrementado año tras año su planta de



personal y aumentado sus presupuestos sin que se haya logrado torcer la fuerte curva descendente y negativa en la calidad de sus servicios. La inversión en gastos de capital y de inversión real directa en la empresa ha sido regresiva, siendo los montos presupuestados a tal fin crónicamente subejecutados y reduciéndose a tan solo \$ 12.129.719 los gastos en inversión real directa durante los últimos nueve años (Cuadro IV). Los sucesivos gobiernos provinciales no se han ocupado debidamente de administrar y de hacer crecer a Ferrobaires explotando sus posibilidades y transformándola en una empresa que brinde un buen servicio, sirviendo además para articular los diferentes clusters económicos y nodos productivos de la provincia, colaborando en su interconexión horizontal y vertical creando sinergias que beneficien mutuamente a la empresa y a la economía de las regiones de la provincia. Esta inmensa oportunidad se desechó desde el principio. Simplemente se adoptó una política de "mantener a flote" la empresa, haciendo correr los trenes (cada vez menos y cada vez peor) dando la apariencia de que la empresa "funciona" pero no apostando verdaderamente a que la posibilidad de que la empresa creciera y se desarrolle.

CUADRO IV Gasto de Capital Presupuestado / Ejecutado 2006 - 2014

Gastos de Capital Inversión Real Directa	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Presupuestado	33.165.700	3.165.700	402.700	402.700	402.700	402.700	402.700	373.500	236.000
Ejecutado	163.544*	350.538	2.968.587	7.541.308	252.186	280.704	146.413	145.005	281.434
Partida Principal	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso	Bienes de Uso
% Total Presupuesto	0,04%	0,07%	0,75%	2,28%	0,11%	0,15%	0,09%	0,13%	0,30%

* Ejecutado al 31 de Septiembre de 2014. Último dato disponible.

Inversión Real de Directa Período 2006 -2014: \$ 12.129.719

Contribuye a abonar la tesis arriba mencionada cuando contrastamos que durante un período de nueve años, del año 2006 al año 2014, la empresa Ferrobaires gastó más dinero en telefonía celular (\$1.883.475) que en estudios técnicos, investigaciones y proyectos de factibilidad (\$ 706.149).(Cuadro V)

CUADRO V Gastos en Telefonía Celular / Estudios, Investigaciones y proyectos

Partida Subprincipal	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Servicios Básicos Telefonía Celular	159.876	253.650	192.910	229.082	175.550	210.718	200.183	162.580	298.626
Servicio Técnico Estudios, investigaciones y proyectos de factibilidad	0	31.065	0	536.617	610	26.000	7.196	92.160	12.501

No podemos dejar de mencionar, porque no estaríamos siendo sinceros, hechos luctuosos como las colisiones ocurridas en San Miguel, el 16 de Febrero de 2011, que ocasionó 4 muertos y 120 heridos; y la colisión en Lezama, dos meses después, el 4 de Abril de 2011, que dejó un saldo de 70 heridos. Hablamos de colisiones y no de "accidentes" porque poco tuvo que ver la fatalidad en estos casos y sí mucho tuvieron que ver la desinversión en material y la caída en la cultura de la seguridad y de las buenas prácticas. Es indiscutible la responsabilidad directa en estos casos de quienes tenían la responsabilidad gerencial en administrar la empresa y quienes tenían la responsabilidad política de conducir a los funcionarios de la misma. Similar situación de responsabilidad se



da respecto a resonantes hechos de corrupción (caso "Ferrochorros")⁴ ocurridos en años recientes y que a la fecha no han tenido una explicación adecuada por parte del gobierno provincial. La intervención de Ferrobaires fue una respuesta política, pero no una explicación de cómo pudo llegarse a tal nivel de corrupción y fraude contra la administración pública sin que nadie se percatará de ello desde el gobierno provincial.

Solicitud de cumplimiento del Acuerdo de transferencia de Ferrobaires a la jurisdicción nacional según Decreto Provincial N° 1021/2007 ratificado por Ley Provincial N° 13.705

Finalmente llegamos al motivo de la presente iniciativa puesta a consideración de ésta Honorable Legislatura.

En el año 2007 desde el Estado Nacional se formula la propuesta al Gobierno Provincial de que el Estado Federal reasuma el control de los ramales interurbanos en territorio provincial. La propuesta estaba en sintonía con el plan de "reordenamiento ferroviario" que manejaba entonces el gobierno nacional y que se viera concretado posteriormente a través de la Ley Nacional N° 26.352 de creación de la Administración de la Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIF SE) y de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOF SE), ley sancionada un año después en el mes de febrero del año 2008. A tal efecto, el gobierno provincial y el gobierno nacional firmaron un convenio de transferencia de los servicios de Ferrobaires al Estado Nacional, este convenio se firmó el 8 de febrero del año 2007 y fue ratificado por Resolución 522/20075 del Ministerio de Planificación Federal y por Decreto Provincial 1021/076 y luego ratificado por Ley Provincial N° 13.7057 sancionada el 13 de julio del año 2007. (Material documental adjunto en Anexo)

Este convenio establecía un plazo de 180 días para realizar inventarios y operativizar la transferencia de los servicios. Según lo manifestado en el texto del convenio: "...que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre la Nación y la Provincia en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transportes de pasajeros que fuera cedido a la Provincia." (...) "...la Provincia considera necesario acompañar a La Nación en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario en su conjunto, de manera tal de repositonar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte. Que en consecuencia, las Partes entienden que la transferencia de los servicios prestados actualmente por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), resuelta una medida superadora de los inconvenientes generados como derivados de la "provincialización" del servicios ferroviario oportunamente efectuada." Finalmente el plazo de 180 días caduco y, sin explicación alguna, la transferencia no se realizó.

Somos conscientes que el mencionado acuerdo entre el gobierno nacional y el gobierno provincial fue realizado en el año 2007 por una administración distinta a la actual gestión. Pero también creemos verdaderamente oportuno que estando en vísperas de la promoción desde el Poder Ejecutivo Nacional de un proyecto de ley para recrear la idea de Ferrocarriles Argentinos, para que este objetivo se concrete necesariamente deben integrarse al proyecto los servicios interurbanos que hoy opera Ferrobaires.

Dicho lo anterior no podemos dejar de mencionar que el Estado Nacional ha tenido un comportamiento mezquino con el gobierno provincial y que los únicos perjudicados han sido los usuarios de Ferrobaires. Durante el año 2010 se adquirió material ferroviario de manera unilateral e inconsulta (trenes Talgo IV) para cubrir el servicio Constitución - Mar del Plata, y se lo operó sin mayor coordinación con Ferrobaires y sin haber tenido la elemental previsión de realizar las inversiones necesarias en vía y obra para acondicionar la red de vías del ramal. El resultado fue la salida de servicio de los trenes Talgo meses después luego de varios descarrilos, por suerte sin víctimas que lamentar. No existió una

⁴<http://tn.com.ar/sociedad/ferrochorros> 074384



política de complementación y colaboración entre el gobierno nacional y el provincial, todo lo contrario, se manifestó una situación de poca disimulada competencia y hostilidad.

No tiene ningún sentido que existan dos operadoras utilizando una única vía para transportar pasajeros a los mismos destinos. Hay una duplicidad antieconómica de personal y de costos. Los usuarios son rehenes de una pelea interna dentro del oficialismo, de un enfrentamiento entre el Gobernador Scioli y el Ministro Randazzo, ambos precandidatos presidenciales del mismo espacio político. Esta situación perjudica a los usuarios y genera un doble estándar de calidad en el servicio. Trenes nuevos y relucientes del Estado Nacional disponibles para quienes puedan pagar un 20% más en la tarifa del pasaje, versus trenes vetustos y carcomidos por la corrosión provistos por Ferrobaires, disponibles a un precio levemente más económico.



Fuente: <http://www.sateliteferroviario.com.ar/horarios/mardelplata.htm>

Al formular este pedido somos consecuentes con nuestra visión política respecto a la necesidad de reconstruir el sistema ferroviario nacional. Esta coherencia ha sido demostrada cuando en el mes de Febrero del año 2012 le solicitamos al Estado Nacional que rescinda inmediatamente la concesión de los Ferrocarriles Sarmiento y Mitre a la empresa TBA de los Cirigliano (D-183/12-13) tras la masacre de Once, proyecto que nunca recibió tratamiento en ésta Cámara. Similar suerte corrió el proyecto que presentamos en el mes de Junio del año 2013 (D-1528/13-14) cuando le requerimos al Estado Nacional a que reasuma la operación de los Grupos de Servicios Mitre, Sarmiento, Belgrano Sur, General San Martín y General Roca, expediente con despacho aprobado de la Comisión de Transporte, pero que sin embargo nunca quiso ser tratado en el recinto. Paradojas de la historia, en ambos casos luego el PEN realizó las medidas sugeridas con antelación desde esta bancada política, pese a que sus representantes locales se negaron a dar tratamiento a los proyectos en el Recinto.

Cabe mencionar que recientemente el Poder Ejecutivo Nacional envió un proyecto de Ley al Congreso de la Nación para re-crear la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos. En el artículo 3º del proyecto se establece que: "El PEN deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscriptos con (...) así como los contratos de concesión suscriptos con las provincias en el marco del Decreto N° 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes." En este sentido es evidente que el Estado Nacional pretende recuperar los servicios actualmente gestionados por Ferrobaires, coincidimos y valoramos la medida, pero queremos expresar que existiendo acuerdos previos entre el Estado Nacional y la Provincia de Buenos Aires, ratificados por Ley Provincial N° 13.705, y garantizando éste acuerdo la estabilidad laboral de los trabajadores y el no cierre de ramales, creemos oportuno y conveniente que cualquier modificación al estatus jurídico vigente de Ferrobaires, contemple como piso básico de cumplimiento lo establecido en este acuerdo firmado en el año 2007.

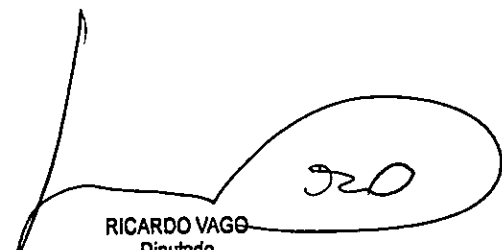
También aprovechamos la oportunidad para manifestar nuestra posición respecto a ciertos aspectos del proyecto de ley enviada por el PEN al Congreso Nacional, ya que el mismo vuelve a incluir al sector privado al sistema otorgándole un papel preponderante



dentro del nuevo modelo ferroviario a crearse. El proyecto incluye la posibilidad de asociaciones o aun concesiones ferroviarias a operadores privados. Por ejemplo, el Artículo 2º, Inc. b) del proyecto del PEN establece como uno de los principios de la política ferroviaria "la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario". Es más peligroso aún el Artículo 15º el cual modifica la Ley Nacional Nº 26.352, de creación de las sociedades de Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, al introducir al Artículo 3º un Inc. m) el cual establece la posibilidad de "la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de infraestructura ferroviaria por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros." Lo mismo cabe para el Artículo 17º que vuelve a abrirle la puerta a las concesiones privadas del servicio de transporte ferroviario de pasajeros. Pareciera que el fracaso del modelo de concesión de los servicios de transporte ferroviario al sector privado y la masacre de Once no dejó ninguna enseñanza. También es motivo de preocupación la falta de representación de los usuarios en el directorio, así como la falta de un mayor grado de coordinación federal del transporte. En igual sentido, el proyecto nada menciona respecto al tema de los pasivos y de los incumplimientos de los concesionarios.

Finalizando, estamos convencidos que existiendo el antecedente del acuerdo entre Nación y Provincia para la transferencia de Ferrobaires a la órbita de la Nación, acuerdo ratificado por Ley Provincial Nº 13.705; Existiendo, además, el interés por parte del Poder Ejecutivo de impulsar un proyecto de ley para refundar Ferrocarriles Argentinos; y existiendo la situación objetiva de que hoy día solo el gobierno federal posee la capacidad económico - financiera de efectuar la necesaria inyección de recursos económicos para solventar las inversiones que requiere Ferrobaires para poder volver a ofrecer un servicio eficaz, eficiente, seguro y con las condiciones de confort que los usuarios merecen; Teniendo en cuenta, además, que el convenio de marras asegura la estabilidad laboral de los trabajadores y que se garantiza el mantenimiento de las mismas condiciones laborales. (Artículo 5 del Convenio); y que el gobierno Nacional y el Provincial se comprometen a aunar esfuerzos a los efectos de: a) No suprimir ramales; b) ampliar servicios a efectos de reactivar y mejorar el sistema ferroviario provincial y, c) determinar un plan de inversiones. (Artículo 6 del Convenio) Creemos que están dadas las condiciones para reimpulsar el Convenio firmado en el año 2007 y efectivizar la transferencia de los servicios de Ferrobaires al Estado Nacional.

Por todo lo expuesto, en procura de encontrar una solución definitiva a la situación de deterioro de Ferrobaires, solicito a mis pares Legisladores 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.



ANEXO

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

CONVENIOS

Resolución 522/2007

Ratificase el Convenio de fecha 8 de febrero de 2007, suscripto entre el Estado Nacional y la Provincia de Buenos Aires, que dio inicio al proceso de transferencia de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados en el marco de los Decretos Nros. 1168/92 y 770/93.

Bs. As., 3/8/2007

VISTO el Expediente N° S01:0320532/2006 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto N° 1168 de fecha 10 de julio de 1992, el ESTADO NACIONAL promovió la transferencia de los servicios de pasajeros interurbanos, prestados por la EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS, a los Gobiernos Provinciales que oportunamente manifestaron su decisión de asumir el costo de dichos servicios.

Que en virtud del mencionado Decreto, el ESTADO NACIONAL y la Provincia de BUENOS AIRES, suscribieron un Convenio para la implementación de la Concesión de los Servicios Interurbanos de Pasajeros de Ferrocarriles Argentinos a la Provincia de BUENOS AIRES, de fecha 26 de agosto de 1993, con el objeto de establecer las condiciones de la transferencia de dichos servicios.

Que mediante Decreto N° 770 de fecha 19 de abril de 1993, el ESTADO NACIONAL concedió a la Provincia de BUENOS AIRES la explotación y concesión integral del Sector Altamirano - Mar del Plata - Miramar, incluyendo la rehabilitación del Sector General Guido - General Madariaga - Vivotatá, suscribiéndose con la mencionada Provincia el pertinente Convenio de fecha 26 de agosto de 1993.

Que asimismo, en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 23.696 y el Decreto N° 1168/1992, a través de un nuevo Convenio suscripto en fecha 26 de agosto de 1993, el ESTADO NACIONAL concedió a la Provincia de BUENOS AIRES, el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros de los Corredores Plaza Constitución - Bahía Blanca; Plaza Constitución - San Carlos de Bariloche; Plaza Constitución - Quequén; Plaza Constitución - Bolívar; Olavarría - Bahía Blanca; Once - Toay; Once - General Pico; Once - Lincoln; Lincoln - Villegas; Lincoln - Pasteur; Once - Villegas; Once - Darragueira; Retiro - Alberti; Retiro - Junín; Federico Lacroze - Rojas, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar.

Que los precitados Convenios fueron aprobados por la Ley Provincial N° 11.547.

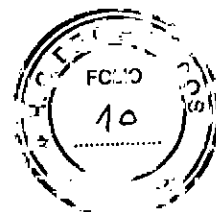
Que en razón de proveer lo conducente al mantenimiento de los servicios ferroviarios, por Decreto Provincial N° 3532, de fecha 20 de septiembre de 1993, se otorgó a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), creada por el Decreto Provincial N° 99 de fecha 15 de enero de 1993, el carácter de Entidad Autárquica de Derecho Público con capacidad para operar los servicios ferroviarios cedidos por el ESTADO NACIONAL.

Que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre el ESTADO NACIONAL y la Provincia de BUENOS AIRES en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transporte de pasajeros que fuera cedido a la citada Provincia.

Que en virtud de los antecedentes mencionados, la Provincia de BUENOS AIRES dictó el Decreto N° 315 en fecha 1° de marzo de 2004, mediante el cual llamó a la presentación no vinculante de propuestas, bajo el régimen de los artículos 35 a 38 de la Ley Provincial N° 11.184, con el objeto de analizar la problemática global del servicio ferroviario de la Provincia de BUENOS AIRES y



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



brindar soluciones técnico operativas que permitan optimizar el funcionamiento del mismo en aras a la prestación de un servicio de calidad, confiable, eficiente y competitivo respecto de los otros sistemas de transporte.

Que por imperio de la Resolución N° 602/2004 del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES, quedó conformada la Comisión de Evaluación de las propuestas presentadas en virtud del llamado realizado por el Artículo 1° del Decreto N° 315/2004, contemplando en ello la intervención de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de la Nación y de la SUBSECRETARIA DE SERVICIOS PUBLICOS del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES.

Que la Comisión de Evaluación en cumplimiento de las funciones asignadas, concluyó que las presentaciones efectuadas no se ajustaban a las condiciones necesarias para el mejoramiento del servicio ferroviario de todos los corredores ferroviarios bajo la órbita de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.).

Que por otra parte, corresponde señalar que mediante el Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004, el ESTADO NACIONAL dispuso la derogación del Decreto N° 1168/1992, reasumiendo en consecuencia la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros cuyo trazado fuere de carácter interjurisdiccional, sin perjuicio de aquellos desarrollados en el interior de las provincias que podían ser prestados por los gobiernos provinciales.

Que en el contexto hasta aquí desarrollado, la Provincia de BUENOS AIRES considera necesario acompañar al ESTADO NACIONAL en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del sistema ferroviario en su conjunto, de manera tal de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte.

Que en consecuencia, con fecha 8 de febrero de 2007, el ESTADO NACIONAL representado por el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y la Provincia de BUENOS AIRES, suscribieron un Convenio con el fin de iniciar el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios que oportunamente fueran concesionados a la Provincia de BUENOS AIRES en el marco de los decretos Nros. 1168/1992 y 770/1993.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete, de conformidad con lo establecido en el Artículo 9° del Decreto N° 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 1283 de fecha 24 de mayo de 2003 y el Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004.

Por ello,

EL MINISTRO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS

RESUELVE:

Artículo 1° — Ratifícase el Convenio de fecha 8 de febrero de 2007, suscripto entre el ESTADO NACIONAL representado por el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS y la Provincia de BUENOS AIRES, que dio inicio al proceso de transferencia de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia de BUENOS AIRES en el marco de los Decretos Nros. 1168 de fecha 10 de julio de 1992 y 770 de fecha 19 de abril de 1993, que en copia autenticada como ANEXO forma parte integrante de la presente medida.

Art. 2° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.
— Julio M. De Vido.

ANEXO

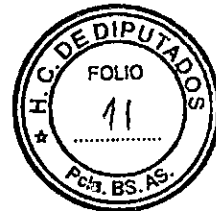
CONVENIO

Entre el ESTADO NACIONAL, en adelante denominado "LA NACION", representado en este acto por el Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Arquitecto JULIO DE

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



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



VIDO, por una parte, y la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en adelante denominada "LA PROVINCIA", representada en este acto por el Señor Gobernador, Ingeniero Felipe SOLA, por la otra parte, y en su conjunto denominadas "LAS PARTES", y

CONSIDERANDO:

Que por Decreto Nacional N° 1168 de fecha 10 de julio de 1992, el Poder Ejecutivo promovió la transferencia de los servicios de pasajeros interurbanos, prestados por la EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS, a los Gobiernos Provinciales que oportunamente manifestaron su decisión de asumir el costo de dichos servicios;

Que en virtud del mencionado decreto las Partes suscribieron un "Convenio para la implementación de la Concesión de los Servicios Interurbanos de Pasajeros de Ferrocarriles Argentinos a la Provincia de Buenos Aires" con el objeto de establecer las condiciones de la transferencia del servicio;

Que mediante Decreto Nacional N° 770 de fecha 19 de abril de 1993, la Nación concedió a la Provincia la explotación y concesión integral del Sector Altamirano - Mar del Plata - Miramar, incluyendo la rehabilitación del Sector General Guido General Madariaga - Vivotatá, suscribiéndose con la Provincia el pertinente Convenio con fecha 26 de agosto de 1993;

Que asimismo, en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 23.696 y el Decreto N° 1168/1992, a través de un nuevo Convenio suscripto entre las Partes el día 26 de agosto de 1993, la Nación concedió a la Provincia el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros de los Corredores Plaza Constitución - Bahía Blanca; Plaza Constitución - San Carlos de Bariloche; Plaza Constitución - Quequén; Plaza Constitución - Bolívar, Olavarría - Bahía Blanca; Once - Toay; Once - General Pico; Once - Lincoln; Lincoln - Villegas; Lincoln - Pasteur; Once - Villegas; Once - Darragueira; Retiro - Alberti; Retiro - Junín; Federico Lacroze - Rojas, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar;

Que los precitados Convenios fueron aprobados por la Ley Provincial N° 11.547.

Que en razón de proveer lo conducente al mantenimiento de los servicios ferroviarios, por Decreto Provincial N° 3532, de fecha 20 de septiembre de 1993, se otorgó a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), creada por el Decreto Provincial N° 99 de fecha 15 de enero de 1993, el carácter de Entidad Autárquica de Derecho Público con capacidad para operar los servicios ferroviarios cedidos por el Estado Nacional.

Que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre la Nación y la Provincia en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transporte de pasajeros que fuera cedido a la Provincia;

Que se dispuso en ese Acta el resguardo de la planta del personal afectada a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.) y de las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios.

Que, asimismo, en la citada Acta Acuerdo se sostuvo que deviene ineludible priorizar la atención del ramal Constitución - Mar del Plata toda vez que une un ámbito turístico de relevancia en el país que moviliza innumerable cantidad de pasajeros, lo cual resulta propicio para consolidar la actual política de integración sustentada por la Nación y coordinar toda acción técnica y funcional orientada a la prestación del servicio.

Que en virtud de los antecedentes mencionados, la Provincia dictó el Decreto N° 315 en fecha 1° de marzo de 2004, mediante el cual llamó a la presentación no vinculante de propuestas, bajo el régimen de los Artículos 35 a 38 de la Ley N° 11.184, con el objeto de analizar la problemática global del servicio ferroviario de la Provincia de Buenos Aires y brindar soluciones técnico operativas que permitan optimizar el funcionamiento del mismo en aras a la prestación de un servicio de calidad, confiable, eficiente y competitivo respecto de los otros sistemas de transporte;

Que por imperio de la Resolución N° 602/2004 del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES, quedó conformada la Comisión de Evaluación de las propuestas presentadas en virtud del llamado realizado por el Artículo 1° del Decreto N° 315/2004, contemplando en ello la intervención de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de la Nación y de la SUBSECRETARIA DE SERVICIOS PUBLICOS del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDAS Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES.

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



Que la Comisión de Evaluación en cumplimiento de las funciones asignadas, concluyó que las presentaciones efectuadas no se ajustaban a las condiciones necesarias para el mejoramiento del servicio ferroviario de todos los corredores ferroviarios bajo la órbita de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.)

Que por otra parte, corresponde señalar que mediante el Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004, el ESTADO NACIONAL dispuso la derogación del Decreto N° 1168/1992, reasumiendo en consecuencia la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros cuyo trazado fuere de carácter interjurisdiccional, sin perjuicio de aquellos desarrollados en el interior de las provincias que podían ser prestados por los gobiernos provinciales;

Que en el contexto hasta aquí desarrollado, la Provincia considera necesario acompañar a la Nación en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario en su conjunto, de manera tal de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte;

Que en consecuencia, las Partes entienden que la transferencia de los servicios prestados actualmente por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), resulta una medida superadora de los inconvenientes generados como derivación de la "provincialización" del servicio ferroviario oportunamente efectuada;

Que deviene imperativo para la concreción de los objetivos propuestos, conformar una unidad operativa de transferencia de los servicios oportunamente concesionados a la Provincia, como así también estipular compromisos de operación e inversión general en los mismos;

Por tanto, el ESTADO NACIONAL y la PROVINCIA DE BUENOS AIRES ACUERDAN:

PRIMERO: Iniciar el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios que oportunamente fueran concesionados a la Provincia de BUENOS AIRES en el marco de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional números 1168/1992 y 770/1993.

SEGUNDO: Los servicios ferroviarios incluidos en el artículo anterior son los siguientes:

a) Interurbanos de pasajeros de las siguientes líneas:

(i) ROCA: 1) Plaza Constitución - Bahía Blanca; 2) Plaza Constitución - San Carlos de Bariloche; 3) Plaza Constitución - Quequén; 4) Plaza Constitución - Bolívar; 5) Olavarría - Bahía Blanca.

(ii) SARMIENTO: 1) Once - Toay; 2) Once - General Pico; 3) Once - Lincoln; 4) Lincoln - Villegas; 5) Lincoln - Pasteur; 6) Once - Villegas; 7) Once - Darragueira.

(iii) SAN MARTIN: 1) Retiro - Alberdi; 2) Retiro - Junín.

(iv) URQUIZA: Federico Lacroze - Rojas.

b) De cargas y de pasajeros:

(i) Buenos Aires - Mar del Plata - Miramar, con inclusión de la rehabilitación del sector General Guido - General Madariaga y Vivotatá.

TERCERO: Conformar una UNIDAD OPERATIVA DE TRANSFERENCIA que será presidida por el Secretario de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación y por el Ministro de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia, que se integrará, además por DOS (2) representantes del Estado Nacional y DOS (2) representantes del Estado Provincial; la que en un plazo de ciento ochenta (180) días —que podrá ser ampliado por acuerdo de partes—, se encargará de:

a) efectuar el relevamiento y los inventarios correspondientes en toda la red concesionada;

b) establecer y determinar el estado de situación patrimonial de los diferentes ramales;

c) definir el plan general de inversiones a realizarse en los mismos;

d) confeccionar todos los programas de mantenimiento y obras;

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

220



e) realizar el relevamiento del personal;

f) establecer todas las acciones que resulten conducentes para garantizar el funcionamiento de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia.

CUARTO: Las partes facultan a la Unidad Operativa de Transferencia a establecer los mecanismos aptos para la creación de una Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia según Decretos 1168/1992 y 770/1993. La Nación aportará el presupuesto necesario para garantizar la operación de los citados servicios.

QUINTO: Establécese que toda acción que se instrumente no afectará el mantenimiento de las condiciones laborales del personal de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, a cuyos efectos las partes se comprometen a asegurar su estabilidad.

SEXTO: Las partes se comprometen a aunar esfuerzos en miras a:

a) No suprimir ninguno de los ramales que se encuentran consignados en el presente;

b) Ampliar los servicios de manera tal de coadyuvar a la reactivación y mejoramiento del sistema ferroviario de la Provincia de BUENOS AIRES y de propender a la prestación de un servicio seguro y confiable;

c) Determinar durante el período de transferencia, de conformidad entre las partes, el plan de inversiones a realizarse.

SEPTIMO: Las partes acuerdan que efectuada la transferencia definitiva a la Nación de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia y una vez cumplidas las funciones encomendadas a la Unidad Operativa de Transferencia, la Nación asumirá la total responsabilidad por la prestación, operación y desarrollo de los citados servicios, como así también de todos aquellos aspectos que hacen a la ejecución de la explotación. Hasta tanto no se concluya la transferencia definitiva ambas partes serán solidariamente responsables de todo los efectos derivados de la operación de los servicios a cargo de la Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios prevista en la cláusula cuarta.

Asimismo, se acuerda que la Provincia mantendrá su responsabilidad por todos los efectos y obligaciones existentes o asumidas en virtud de la prestación del servicio ferroviario objeto del presente.

OCTAVO: Las partes se comprometen a obtener las ratificaciones pertinentes en el marco de sus respectivas jurisdicciones.

En prueba de conformidad, previa, lectura y ratificación de su contenido, se firman DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los ocho días del mes de febrero de 2007.

**DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA,
VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS**

DECRETO 1021/07

La Plata, 5 de junio de 2007

VISTO el expediente N° 2400-4038 de 2007 del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, por el cual tramita la aprobación del convenio celebrado entre el Estado Nacional y la Provincia, vinculado al servicio de ferrocarriles en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires, y

CONSIDERANDO:

Que por el citado convenio ambas partes se comprometen a iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia en el marco de los Decretos Nacionales N° 1168/92 y N° 770/93;

Que a tal fin se constituye una Unidad Operativa de Transferencia con representantes nacionales y provinciales para que en el lapso de ciento ochenta (180) días, plazo que puede ser ampliado, se efectúen inventarios, estados patrimoniales, programas de mantenimiento, relevamiento de personal y toda otra acción que resulte conducente;

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

20



Que asimismo, se acuerda fijar mecanismos aptos para crear una Unidad de Gestión Operativa, comprometiéndose la Nación a aportar el presupuesto necesario para garantizar la operación de los servicios y a no suprimir ninguno de los ramales que se encuentran consignados en el convenio;

Que por el artículo quinto del Convenio se garantizan las condiciones laborales del personal que integra la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial y se contempla por el octavo del referido Convenio las ratificaciones que sean pertinentes, toda vez que en la Provincia la Ley n° 13154 ha estatuido que la modificación del sistema legal vigente requerirá tratamiento legislativo;

Que de conformidad con lo dictaminado por la Asesoría General de Gobierno (fojas 13 y vuelta), la intervención de la Contaduría General de la Provincia (fojas 15 y vuelta) y la vista de la Fiscalía de Estado (fojas 17/18), procede dictar el pertinente acto administrativo;

Que la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 144 - proemio- de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires;
Por ello,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES,

DECRETA:

ARTICULO 1°. Aprobar el convenio suscripto el 8 de febrero de 2007 entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires que en fotocopia autenticada se acompaña como Anexo formando parte integrante del presente, por el que se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales N° 1168/92 y N° 770/93.

ARTICULO 2°. Dar cuenta a la Honorable Legislatura, en función de lo dispuesto por la Ley n° 13154.

ARTICULO 3°. El presente Decreto será refrendado por el Ministro Secretario en el Departamento de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos.

ARTICULO 4°. Registrar, notificar al señor Fiscal de Estado, comunicar, publicar, dar al Boletín Oficial y pasar al Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos. Cumplido, archivar.

Antonio E. Sicaro
Ministro de Infraestructura,
Vivienda y Servicios Públicos

Felipe Solá
Gobernador

CONVENIO

Entre el Estado Nacional, en adelante denominado "LA NACION", representado en este acto por el Señor Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Arquitecto JULIO DE VIDO, por una parte, y la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en adelante denominada "LA PROVINCIA" representada en este acto por el Señor Gobernador, Ingeniero Felipe SOLA, por la otra parte, y en su conjunto denominadas "LAS PARTES", y
CONSIDERANDO:

Que por Decreto Nacional N° 1168 de fecha 10 de julio de 1992, el Poder Ejecutivo promovió la transferencia de los servicios de pasajeros interurbanos, prestados por la EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS, a los Gobiernos Provinciales que oportunamente manifestaron su decisión de asumir el costo de dichos servicios;

Que en virtud del mencionado decreto las Partes suscribieron un Convenio para la implementación de la Concesión de los Servicios Interurbanos de Pasajeros de Ferrocarriles Argentinos a la Provincia de Buenos Aires con el objeto de establecer las condiciones de la transferencia del servicio;

Que mediante Decreto Nacional N° 770 de fecha 19 de abril de 1993, la Nación concedió a la Provincia la explotación y concesión integral del Sector General Altamirano -Mar del Plata - Miramar, incluyendo la rehabilitación del sector General Guido - General Madariaga - Vivotatá, suscribiéndose con la Provincia el pertinente Convenio con fecha 26 de agosto de 1993;
Que asimismo, en el marco de lo dispuesto por la Ley N° 23.696 y el Decreto N° 1168/1992, a través de un nuevo convenio suscripto entre las Partes el día 26 de agosto de 1993, la Nación concedió a la Provincia el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros de los Corredores Plaza Constitución - Bahía Blanca; Constitución - San Carlos de Bariloche; Plaza Constitución - Quequén; Plaza Constitución - Bolívar, Olavarría- Bahía Blanca; Once -Toay; Once -General

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

220



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



Pico; Once- Lincoln – Lincoln –Villegas, Lincoln- Pasteur; Once- Villegas; Once –Darragueira; Retiro- Alberti; Retiro – Junín; Federico Lacroze –Rojas, con exclusión del corredor Plaza Constitución – Mar del Plata – Miramar;

Que los precitados Convenios fueron aprobados por la Ley Provincial N° 11.547; Que en razón de proveer lo conducente al mantenimiento de los servicios ferroviarios, por Decreto Provincial N° 3.532, de fecha 20 septiembre de 1993 se otorgó a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P) creada por el Decreto Provincial N° 99 de fecha 15 de enero de 1993, el carácter de Entidad Autárquica de Derecho Público con capacidad para operar los servicios ferroviarios cedidos por el Estado Nacional.

Que con fecha 26 de febrero de 2004, se celebró el Acta Acuerdo entre la Nación y la Provincia en la cual se manifestó la necesidad de impulsar la reactivación y el mejoramiento del sistema ferroviario de transportes de pasajeros que fuera cedido a la Provincia;

Que se dispuso en este Acta el resguardo de la planta del personal afectada a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.) y de las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios;

Que, asimismo, en la citada Acta Acuerdo se sostuvo que deviene ineludible priorizar la atención del ramal Constitución – Mar del Plata toda vez que une un ámbito turístico de relevancia en el país que moviliza innumerable cantidad de pasajeros, lo cual resuelta propicio para consolidar la actual política de integración sustentada por la Nación y coordinar toda acción técnica y funcional orientada a la prestación del servicio.

Que en virtud de los antecedentes mencionados, la Provincia dicto el Decreto N° 315 en fecha 1 de marzo de 2004, mediante el cual llamó a la presentación no vinculante de propuestas, bajo el régimen de los Artículos 35 y 38 de la Ley 11.184, con el objeto de analizar la problemática global del servicio ferroviario de la Provincia de Buenos Aires y brinda solucionar técnicas operativas que permitan optimizar el funcionamiento del mismo en aras a la prestación de un servicio de calidad, confiable, eficiente y competitivo respecto de los otros sistemas de transportes;

Que por imperio de la Resolución N° 602/2004 del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de BUENOS AIRES, quedó conformada la Comisión de Evaluación de las propuestas presentadas en virtud del llamado realizado por el Artículo 1 del Decreto N° 315/2004 del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS de la Nación y de la SUBSECRETARIA DE SERVICIOS PUBLICOS del MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA Y SERVICIOS PUBLICOS de la Provincia de Buenos Aires.

Que la Comisión de Evaluación en cumplimiento de las funciones asignadas, concluyó que las presentaciones efectuadas no se ajustaban a las condiciones necesarias para el mejoramiento del servicio ferroviario de todos los corredores ferroviarios bajo la órbita de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.)

Que por otra parte, corresponde señalar que mediante el Decreto N° 1261 de fecha 27 de septiembre de 2004, el ESTADO NACIONAL dispuso la derogación del Decreto N° 1168/1992, reasumiendo en consecuencia la prestación de los servicios Interurbanos de Transportes Ferroviario de Pasajeros cuyo trazado fuere de carácter interjurisdiccional, sin perjuicio de aquellos desarrollados en el interior de las provincias que podían ser prestados por los gobiernos provinciales;

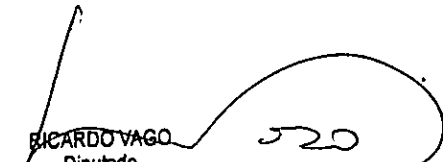
Que en el contexto hasta aquí desarrollado, la Provincia considera necesario acompañar a La Nación en el marco de la reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario en su conjunto, de manera tal de reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte;

Que en consecuencia, las Partes entienden que la transferencia de los servicios prestados actualmente por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (U.E.P.F.P.), resuelta una medida superadora de los inconvenientes generados como derivados de la "provincialización" del servicio ferroviario oportunamente efectuada;

Que deviene imperativo para la concreción de los objetivos propuestos, conformar una unidad operativa de transferencia de los servicios oportunamente concesionados a la Provincia, como así también estipular compromisos de operación e inversión general en los mismos;

POR TANTO, EL ESTADO NACIONAL Y LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES ACUERDAN:

PRIMERO: Iniciar el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios que oportunamente fueran concesionados a la Provincia de Buenos Aires en el marco de los Decretos del Poder Ejecutivo Nacional número 1168/1992 y 770/1993;


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



SEGUNDO: Los servicios ferroviarios incluidos en el artículo anterior son los siguientes:
a) Interurbanos de pasajeros de las siguientes líneas:

- (i) ROCA: 1) Plaza Constitución – Bahía Blanca; 2) Plaza Constitución – San Carlos de Bariloche; 3) Plaza Constitución – Quequén; 4) Plaza Constitución – Bolívar; 5) Olavarría – Bahía Blanca.
 - (ii) SARMIENTO: 1) Once – Toay; 2) Once – General Pico; 3) Once – Lincoln; 4) Lincoln – Villegas; 5) Lincoln – Pasteur; 6) Once – Villegas; 7) Once – Darragueira.
 - (iii) SAN MARTIN: 1) Retiro – Alberdi; 2) Retiro – Junín.
 - (iv) URQUIZA: Federico Lacroze – Rojas.
- b) De cargas y de Pasajeros.
- (i) Buenos Aires – Mar del Plata – Miramar, con inclusión de la rehabilitación del sector General Guido – General Madariaga y Vivoratá.

TERCERO: Conforme una UNIDAD OPERATIVA DE TRANSFERENCIA que será presidida por el Secretario de Transportes del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación y por el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia, que se integrará además por DOS (2) representantes del Estado Nacional y DOS (2) representantes del Estado Provincial; la que en un plazo de ciento ochenta (180) días que podrá ser ampliado por acuerdo de partes, se encargará de:

- a) efectuar el relevamiento y los inventarios correspondientes en toda la red concesionada.
- b) establecer y determinar el estado de situación patrimonial de los diferentes ramales;
- c) definir el plan general de inversiones a realizarse en los mismos;
- d) confeccionar todos los programas de mantenimiento y obras;
- e) realizar el relevamiento del personal
- f) establecer todas las acciones que resulten conducentes para garantizar el funcionamiento de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia.

CUARTO: Las partes facultan a la Unidad Operativa de transferencia a establecer los mecanismos aptos para la creación de una Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia según Decretos 1168/1992 y 770/1993. La Nación aportará el presupuesto necesario para garantizar la operación de los citados servicios.

QUINTO: Establécese que toda acción que se instrumente no afectará el mantenimiento de las condiciones laborales del personal de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, a cuyos efectos las partes se comprometen a asegurar su estabilidad.

SEXTO: Las partes se comprometen a aunar esfuerzos en miras a:
a) No suprimir ninguno de los ramales que se encuentren consignados en el presente;
b) Ampliar los servicios de manera tal de que coadyuvar a la reactivación y mejoramiento del sistema ferroviario de la Provincia de BUENOS AIRES y de propender a la presentación de un servicio seguro y confiable;
c) Determinar durante el período de transferencia de conformidad entre las partes, el plan de inversiones a realizarse.

SEPTIMO: Las partes acuerdan que efectuada la transferencia definitiva a la Nación de los servicios ferroviarios oportunamente concesionados a la Provincia y una vez cumplidas las funciones encomendadas a la Unidad Operativa de Transferencia, la Nación asumirá la total responsabilidad por la prestación, operación y desarrollo de los citados servicios, como así también de todos aquellos aspectos que hacen a la ejecución de la explotación. Hasta tanto no se concluya la transferencia definitiva ambas partes serán solidariamente responsables de todos los efectos derivados de la operación de los servicios a cargos de la Unidad de Gestión Operativa de los Servicios Ferroviarios previstas en la cláusula cuarta. Asimismo, se acuerda que la Provincia mantendrá su responsabilidad por todos los efectos y obligaciones existentes o asumidas en virtud de la presentación del servicio ferroviario objeto del presente.

OCTAVO: Las partes se comprometen a obtener las ratificaciones pertinentes en el marco de sus respectivas jurisdicciones.

En prueba de conformidad previa lectura y ratificación de su contenido, se firman DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los ocho días del mes de febrero de 2007.

LEY 13705

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES,
SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

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

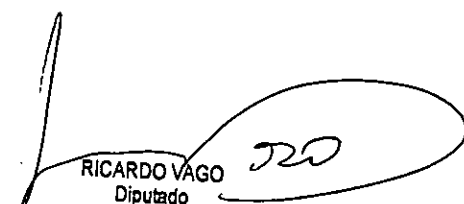


Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados



ARTICULO 1.- Ratificar, el convenio suscripto con fecha 8 de febrero de 2007 entre la Nación y la Provincia de Buenos Aires, aprobado por Decreto del Poder Ejecutivo N° 1.021/07, por el cual se acuerdan las condiciones para iniciar el proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios ferroviarios que oportunamente fueron concesionados a la Provincia de Buenos Aires, en el marco de los Decretos Nacionales N° 1.168/92 y N° 770/93.

ARTICULO 2.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.


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