

Legislación Nacional

DECRETO 393/1999 PRIVATIZACIONES TRANSPORTE Contrato de concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros suscripto con “Metrovías S.A”. Renegociación. Aprobación del 21/4/1999; publ. 27/4/1999 Visto el expte. 5-000665/97 del Registro del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, el Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros, Grupo de Servicios 3 (Sbase Urquiza) y el decreto 543 de fecha 12 de junio de 1997, y Considerando: Que la ley 23696 de Reforma del Estado, sancionada por el honorable Congreso de la Nación el 17 de agosto de 1989, es el marco jurídico en el cual se inserta el contrato de concesión mencionado en el Visto, el cual fue aprobado por el decreto 2608 del 22 de diciembre de 1993. Que, al respecto, es menester comentar cuál fue la filosofía imperante en el procedimiento de privatización de Ferrocarriles Argentinos, actualmente en liquidación, a los fines de comprender acabadamente el régimen jurídico aplicable. Que, conforme se expresó “ut supra”, la ley 23696 brindó el marco jurídico para que el Estado nacional comenzara con una política de privatización, total o parcial, de las actividades y haciendas públicas productivas, y de desregulación de actividades de interés público y servicio público, medidas destinadas a superar el estado de crisis económica y administrativa que se agudizó a principios del año 1989. En dicho marco, expresamente en el anexo I de la norma comentada, se incluyó a Ferrocarriles Argentinos, actualmente en liquidación, como empresa sujeta a privatización parcial, a través de la figura de la concesión. Que, a los fines de su aplicación, se dictó el decreto 666 del 1 de septiembre de 1989 que estableció el Plan de Ejecución de la ley 23696 en torno a la privatización relativa de Ferrocarriles Argentinos, actualmente en liquidación. El objetivo fundamental de la norma fue aumentar la participación del modo ferroviario en la movilización del tráfico de carga y pasajeros (tercer considerando de la norma comentada), poniéndose en marcha un Plan de Coyuntura tendiente al logro de una fuerte disminución de la necesidad de financiamiento, el incremento del transporte de cargas, de sus ingresos y de la recaudación del servicio de pasajeros urbanos y suburbanos mediante un enérgico control de la evasión (considerando cuarto del decreto arriba mencionado), lo que se plasmó en el Memorándum de Entendimiento para la Reestructuración Ferroviaria y su Programa anexo que aprobara el decreto 2740 del 18 de diciembre de 1990. Que, en el contexto jurídico indicado, se dictó el decreto 1143 del 14 de junio de 1991 mediante el cual se aprobó el Marco Normativo para la Concesión de la Explotación de los Servicios Ferroviarios del Área Metropolitana de Buenos Aires, conjuntamente con los servicios subterráneos y se desarrolló el procedimiento licitatorio que arrojó como consecuencia la adjudicación del Grupo de Servicios 3 (Sbase Urquiza) a la Concesionaria Metrovías Sociedad Anónima. Que es menester destacar que todo el procedimiento licitatorio fue puesto a consideración de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del honorable Congreso de la Nación y la Sindicatura General de la Nación, las que no formularon observaciones respecto del mismo. Que, asimismo, la suscripción del contrato de concesión se realizó con la participación de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, quienes prestaron conformidad a lo acordado. Que, por otra parte, el Estado nacional, a través de la privatización relativa de los servicios correspondientes al mencionado Grupo 3 (Sbase Urquiza), instrumentó un emprendimiento de notable envergadura, con la finalidad de ofrecer un mejor servicio de transporte público ferroviario de pasajeros que fuera a la vez eficiente, seguro y confiable cuya calidad y frecuencia fueran similares a las prestadas por empresas de avanzada a nivel mundial en el transporte de pasajeros, niveles de tarifa acordes al servicio prestado y a los niveles de ingresos de la población, con nuevas inversiones de infraestructura y mayor seguridad y que permitiera alcanzar los siguientes objetivos: Transferencia al sector privado o a las provincias mediante la delegación temporaria y exclusiva de la potestad de satisfacer el servicio de transporte; reducción, hasta su eliminación, del gasto público en subsidios a la operación e inversión en trenes; competitividad del sector y búsqueda de tarifas justas y razonables, a precios competitivos, que beneficien al usuario del servicio. Que, el proceso de privatización de los ferrocarriles suburbanos y subterráneos urbanos se orientó, además de los objetivos expresados “ut supra”, a revertir el agudo deterioro que sufría el servicio al momento de la iniciación del mismo. Que, en cumplimiento de lo expuesto, el 1 de enero de 1994 inició sus operaciones Metrovías Sociedad Anónima en los servicios adjudicados. Que, la situación al momento de la toma de posesión presentaba: Un material rodante en estado de total obsolescencia; instalaciones fijas que poseían su vida útil largamente superada y elementos del sistema que se sometían a mantenimiento diferido, por lo cual adolecían de un estado de conservación inadecuado, incrementando la probabilidad de fallas y consecuentemente sus costos de reparación. Que, el objeto del contrato fue la concesión del cometido estatal de prestación y explotación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, por un plazo de veinte (20) años, renovable de común acuerdo por períodos decenales y sin limitación expresa respecto al número de prórrogas permitidas. Que, el servicio básico, según el contrato de concesión, se sujetó a tarifa aprobada por el Concedente, resultando los servicios diferenciales desregulados. Que, además, el contrato de concesión estableció una programación de servicios sujeta a índices de cumplimiento y calidad de los mismos, permitiendo el incremento de los índices de calidad y el correspondiente aumento de la tarifa básica. Que,

asimismo, por el contrato de concesión, se comprometieron programas de inversiones para cada una de las líneas, que definen las obras a realizar en el período, en las áreas de material rodante, infraestructura e instalaciones, las cuales se realizarían con cargo al Estado nacional. Que, desde el punto de vista económico, el equilibrio contractual se pactó con una fórmula de concesión temporalmente subvencionada, con períodos de aportes de subsidios a cargo del Estado nacional y de contribuciones en el plus de rentabilidad a abonar por el Concesionario al Concedente, a través de cánones. El citado contrato también definió los mecanismos y procedimientos de actualización de las variables económicas del mismo, y especialmente, estableció los límites, regulaciones y el sistema de autorizaciones que el Concesionario debe observar en el uso y gestión de los bienes que le han sido encomendados, tanto en la operación de los servicios como en la ejecución de las obras del Plan de Inversiones. Que, finalmente, se reconoció la facultad, en cabeza del Concesionario, de la explotación de actividades comerciales accesorias y colaterales al servicio concesionado, sujeta a previa autorización del Concedente. Que, no obstante, se han advertido, durante la ejecución del contrato de concesión, la aparición de una necesidad general de mejoramiento del sistema concesionado, que redunde en una mejor atención al público usuario. En tal sentido se ha detectado una demanda insatisfecha en calidad y cantidad, que excede las previsiones contractuales originarias. Que, lo expuesto, llevó al Estado nacional de común acuerdo con el Concesionario a considerar conveniente el replanteo de las metas oportunamente fijadas, dando inicio a una segunda etapa en este proceso, la que podría denominarse como de crecimiento dentro del sistema, incrementando aún más la calidad de las prestaciones, aumentando el bienestar y las frecuencias, de modo de dar respuesta a los reclamos, cada vez más exigentes, de los usuarios del servicio. Que las necesidades insatisfechas en el sector fueron la causa para el dictado del decreto 543 del 12 de junio de 1997, cuyas pautas fueron sugeridas y consideradas convenientes por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del honorable Congreso de la Nación. Que, por ello, se considera necesario reformular el contrato de concesión, permitiendo que el mismo se adapte más fácilmente a las necesidades de la demanda, para poder, de este modo, implementar cambios estructurales tendientes a obtener niveles adecuados de desarrollo en los servicios, contribuyendo así a la transformación del sistema de transporte de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, en beneficio del público usuario. Que, no obstante haberse satisfecho los niveles de calidad establecidos en el contrato de concesión, se ha detectado a la fecha una demanda en relación a mayor frecuencia de trenes, mayor capacidad de transporte y mayor bienestar en los coches. Que, en conclusión, de conformidad a lo expresado por el Concesionario en el expediente citado en el Visto del presente decreto y el informe de factibilidad legal producido por el equipo de renegociación, obrante a fojas 3930 a 3970 del mismo, resulta materialmente necesario proceder a la renegociación del contrato de concesión, habida cuenta que el nivel de capacidad de transporte ofrecida se encuentra cerca de su saturación resultando el nivel de comodidad ofrecido (conforme el contrato de concesión) un elemento disuasivo en la opción del usuario por el modo ferroviario de superficie y subterráneo. Que, como se puede apreciar existe una necesidad insatisfecha, sobreviniente a la contratación, que implica captar una demanda insatisfecha en cantidad, resultando obligación del Concedente atender a la misma, en tanto el interés del usuario así lo exige. Que, por otra parte, en relación a la demanda insatisfecha en calidad, resulta que el contrato original emplea el concepto de Índice de Calidad del Servicio, que tiene en cuenta la puntualidad, la frecuencia y el cumplimiento de la oferta programada, para definir niveles tarifarios. Al respecto es menester aclarar que a la fecha Metrovías Sociedad Anónima si bien ha superado los índices contractuales exigidos para el año en curso de la concesión, se ha considerado conveniente la elevación de tales índices, de modo de satisfacer las necesidades actuales detectadas en el sector y el interés público comprometido. Que, resulta clara la obligación del Estado nacional de satisfacer el interés del usuario, adaptando el contrato de concesión a los fines de captar demanda insatisfecha en calidad y cantidad. Que, por otra parte, es también causa de la presente renegociación la circunstancia de que el Estado nacional ha encarado una política de reducción y/o eliminación de subsidios a la operación y a las inversiones en infraestructura. Que, como se puede apreciar, las previsiones del contrato de concesión y de la oferta adjudicada, fueron ampliamente superadas por la creciente demanda en cantidad y calidad que se detectó en el sector, producto de la mejora que registró el sistema concesionado. De allí que, a cuatro (4) años de su inicio, la mejor previsión de prestación ha sido ampliamente superada por las actuales necesidades que el usuario plantea y a las cuales el Estado nacional debe responder, modificando el contrato y actualizándolo para que cumpla eficaz y eficientemente con el objetivo de brindar el mejor servicio a tarifas justas y razonables. Que, en virtud de lo expuesto, se procedió a analizar la viabilidad de la renegociación del contrato de concesión firmado entre Metrovías Sociedad Anónima y el Estado nacional, el cual tiene por objeto readecuar el régimen del contrato de concesión, oportunamente suscripto entre las partes para la explotación del Grupo de Servicios 3 (Sbase Urquiza), a las necesidades detectadas en el sector, a fin de satisfacer las demandas en cantidad y calidad detectadas en el servicio. Que, en el marco explicitado, las pautas de renegociación discutidas entre la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la concesionaria Metrovías Sociedad Anónima, de conformidad a lo expresado en el informe que obra a fojas 3930 a 3970 del expediente citado en el Visto del presente decreto, son totalmente legítimas, ya que se ajustan a la normativa aplicable y a la doctrina y jurisprudencia nacional que se ha expedido en relación a la

“potestas variandi”, al instituto de la renegociación de los contratos administrativos y se encuadra dentro del régimen del decreto 543 de fecha 12 de junio de 1997. Que, asimismo, se considera la renegociación encarada como oportuna y conveniente -en virtud de las actas de renegociación suscriptas entre las partes y los informes técnicos y económicos financieros que obran en el expediente citado en el Visto del presente decreto- en tanto permiten la mejora del servicio sin afectación de la ecuación económico financiera pactada originariamente. Que, por otra parte, lo que resulta más importante es que, la renegociación propuesta se considera conveniente, en tanto permite el mejoramiento integral del servicio en condiciones de continuidad, regularidad, eficiencia y eficacia para el público usuario, real acreedor del sistema de concesión. Que, desde el punto de vista técnico y económico financiero se han considerado razonables las pautas de renegociación propuestas, de conformidad a lo expresado en los informes que obran a fojas 3919 a 3929 del expediente citado en el Visto del presente decreto. Que, asimismo, es menester destacar que el mejoramiento del servicio y la realización de las nuevas obras no generan mayores ingresos al Concedente y sostiene en toda su magnitud el objeto del contrato de concesión, adecuando su concreción a las reales condiciones del mercado. Que, asimismo, los futuros aumentos tarifarios se someten al perfeccionamiento de hitos de cumplimiento previo y efectivo, que se traducen en inversiones en material rodante y realización de nuevas obras de infraestructura que garanticen la mejora del servicio y la captación de la demanda insatisfecha en calidad y cantidad, por lo cual los mismos no afectan los derechos de los usuarios, ni la ecuación económico-financiera pactada, ya que, los citados aumentos son necesarios para el recupero de la inversión comprometida y las tarifas oportunamente reajustadas se han meritado justas y razonables, de conformidad a las circunstancias técnicas y económicas consideradas al momento de la addenda que se aprueba mediante el presente acto administrativo. Que, finalmente, es de destacar que el proceso de renegociación es aplicación de lo prescripto por la Constitución Nacional en el art. 42 , el cual establece que “los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos...”. Que ello es así, en tanto, la presente renegociación ha tutelado los principios constitucionales expresados “ut supra” al establecer que: Las tarifas básicas sigan siendo regladas por el Concedente, permitiendo su aumento sólo en caso de cumplirse, en los tiempos pactados, con la realización y/o aumento de inversiones previstas originariamente en la firma del contrato de concesión (eliminándose los factores de aumento automáticos de tarifas básicas en virtud de acreditar la mejora de la calidad del servicio, que establecía el contrato original); se aumenten los niveles de prestación del servicio en calidad y cantidad, con incentivos para su mejoramiento; se protejan los intereses de los usuarios y contribuyentes, tanto directa como indirectamente, ya que las nuevas obras se realizarán a través de la propia explotación del servicio, sin generar ninguna erogación adicional a las previstas originariamente en el contrato de concesión, a cargo del Estado nacional. Que, por ende, la renegociación no implica la modificación de las bases contractuales y se considera legítimo y conveniente proceder a la aprobación de la addenda de modificación del contrato de concesión firmado entre el Estado nacional y el Concesionario Metrovías Sociedad Anónima. Que, por otra parte, es decisión del Estado nacional transferir al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires el control del servicio de transporte ferroviario de pasajeros -subterráneos y premetro- comprendiendo, tal control, el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del contrato de concesión firmado entre el Estado nacional y la Empresa Concesionaria Metrovías Sociedad Anónima aprobado por decreto 2608 del 22 de diciembre de 1993, en lo que hace al referido modo. Que, a tales fines, forman parte de la addenda de renegociación del contrato firmado entre el Estado nacional y Metrovías Sociedad Anónima los términos de transferencia del control del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Subterráneos y Premetro- correspondientes al contrato de concesión mencionado los cuales serán efectivos una vez que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires consienta expresamente tales términos. Que ello resulta jurídicamente viable, en virtud de la autonomía asignada a la Ciudad de Buenos Aires por el art. 129 de la Constitución Nacional, en cuyo cumplimiento, la honorable Convención Constituyente de la Ciudad de Buenos Aires, al sancionar el Estatuto Organizativo, estableció en su art. 7 que el Estado de la Ciudad de Buenos Aires es sucesor de los derechos y obligaciones legítimas de la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y del Estado nacional en las competencias, poderes y atribuciones que se le transfieren por los arts. 129 y concordantes de la Constitución Nacional y de la Ley de garantía de los intereses del Estado Federal, como toda otra que se le transfiera en el futuro. Que, por otra parte la transferencia de marras es ejercicio de la potestad de administración, propia del Poder Ejecutivo nacional. Que, de conformidad a los antecedentes vinculados con la Concesión del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Subterráneos y Premetro- resulta que desde el inicio la autoridad comunal porteña ha participado en los diferentes hitos de evolución del mismo, desde la privatización hasta la fecha. Que, de tal modo resulta que en base a la ley 23696 , se dictó el decreto 435 de fecha 4 de marzo de 1990, cuyas disposiciones comprendían también a la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, consagrando su art. 63 la competencia exclusiva del ex Ministerio de Obras y Servicios Públicos respecto de las entidades

mencionadas en el anexo I de la ley 23696 en los aspectos relativos a privatizaciones y régimen de concesiones, entre otros. Que asimismo, el art. 73 del decreto 1757 de fecha 5 sept. 1990, declaró explícitamente dicha competencia a los fines de la ley 23696 , sobre la empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado. Que por su parte, el decreto 2074 de fecha 3 de octubre de 1990, relativo a la continuidad de los procesos de privatización implementados a través del ex Ministerio de Obras y Servicios Públicos y a la planificación y ejecución de la privatización o concesión de las empresas de otras jurisdicciones transferidas a dicho Ministerio a los fines de su reforma, entre las cuales se consigna expresamente a la empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado, dispuso en su art. 13 la concesión de explotación de los servicios prestados por la misma, ordenando en su art. 20 la elevación al Poder Ejecutivo nacional del proyecto de reglamento administrativo regulatorio de las prestaciones, de la fiscalización y control, y de la protección al usuario y a los bienes del Estado nacional en los distintos servicios públicos comprometidos o comprendidos en las privatizaciones o concesiones precedentemente aludidas. Que en dicho contexto se sustentó la privatización en forma conjunta de los servicios operados por Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado y por Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (actualmente en liquidación), empresa creada por decreto 502 de fecha 25 de marzo de 1991, por escisión de la empresa Ferrocarriles Argentinos (hoy en proceso de liquidación), aprobándose mediante decreto 1143 de fecha 14 de junio de 1991 el marco normativo para el otorgamiento de las concesiones. Que esta norma tuvo su origen en el acuerdo al que arribaron las jurisdicciones nacional y municipal, para la privatización conjunta de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros -de superficie y subterráneos-, plasmada en el acta acuerdo del 14 de junio de 1991, que este decreto recepta y aprueba. Que la norma precedentemente citada designó autoridad de aplicación del procedimiento de concesión al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, con la participación de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la asistencia de la Secretaría de Transporte del referido Ministerio y de la ex Secretaría de Obras y Servicios Públicos, hoy Secretaría de Producción y Servicios de la citada Municipalidad. Que por su parte, el art. 9 del mencionado decreto, relativo a la fiscalización y control estableció expresamente que hasta tanto no se concrete la creación de una autoridad del transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires, el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la entonces intendencia municipal de la Ciudad de Buenos Aires, serían, respectivamente, la autoridad de aplicación de las leyes y decretos que rijan las prestaciones de los servicios ferroviarios de superficie y los servicios ferroviarios subterráneos. Que asimismo cabe destacar que con fecha 25 de noviembre de 1993 se celebró un acta acuerdo entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por la cual se encomendó a la ex Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria de la Secretaría de Transporte del citado Ministerio y a la Comisión Coordinadora de Control de la Concesión Sbase, creada en el ámbito de la entonces Municipalidad, la fiscalización y control de los servicios de transporte ferroviario subterráneo concesionados conjuntamente con los servicios de transporte ferroviario de superficie de la Línea Urquiza. Que, finalmente, en cumplimiento de lo prescripto por el decreto 543/1997 , se desarrolló el procedimiento de renegociación señalado en los anteriores considerandos, contando con la participación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Que en virtud de los antecedentes precedentemente expuestos y teniendo fundamentalmente en cuenta el nuevo status jurídico-institucional de la Ciudad de Buenos Aires, esto es la naturaleza jurídica de organización autónoma conferida por la Constitución Nacional al Gobierno Comunal, el Estado nacional considera necesario y conveniente transferir los derechos y obligaciones, así como la responsabilidad integral, actualmente a cargo del Estado nacional, a favor del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Que, a los fines de instrumentar la transferencia de marras, se considera necesario, por su idoneidad, instruir al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, para que, a través de la Secretaría de Transporte, instrumente el Acuerdo de Transferencia a favor del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para que realice todos los actos necesarios para el cumplimiento de dichos objetivos. Que, la transferencia se considerará perfeccionada una vez que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires adhiera a los términos de transferencia, que forman parte de la addenda de renegociación que por el presente decreto se aprueba. Que, asimismo, se considera necesario facultar al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte a aprobar el t.o. del contrato de concesión y su addenda modificatoria, así como para realizar las aclaraciones y correcciones formales que se planteen con respecto a los mismos. Con el alcance señalado se entenderán como parte del plexo contractual las aclaraciones y modificaciones que tienen causa en la Consulta Pública sobre la aplicación del decreto 543 de fecha 12 de junio de 1997 a los contratos de concesión correspondientes a las ex Líneas Mitre, Sarmiento, Urquiza y Belgrano Norte, celebrada el día 15 de marzo de 1999. Que, en base a todo lo expuesto, corresponde invitar al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para que dentro del plazo de noventa (90) días, contados a partir de la fecha de vigencia del presente decreto, preste su adhesión a la transferencia del control del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Subterráneos y Premetro- comprendiendo tal control el ejercicio de la fiscalización y cumplimiento de la ejecución del contrato de concesión firmado entre el Estado nacional y la Empresa Concesionaria Metrovías Sociedad Anónima. Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos ha tomado en estas actuaciones la intervención que le compete. Que la

Sindicatura General de la Nación y la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del honorable Congreso de la Nación han tomado la intervención que les compete en virtud de las disposiciones del decreto 543/1997 .Que las atribuciones para el dictado de la presente medida emanan de lo dispuesto por el art. 99 inc. 1 de la Constitución Nacional, el decreto 543/1997 y la ley 23696 .Por ello,**El presidente de la Nación Argentina decreta:Art. 1.?** Apruébase lo actuado por el ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos en aplicación del régimen prescripto por el decreto 543 de fecha 12 de junio de 1997, en relación al procedimiento de renegociación del Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros -de superficie y subterráneos- correspondiente al Grupo de Servicios 3 (Sbase Urquiza) suscripto entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y el Concesionario Metrovías Sociedad Anónima, con fecha 25 de noviembre de 1993, aprobado por decreto 2608 del 22 de diciembre de 1993.**Art. 2.?** Apruébase la addenda al Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Ferroviario de Pasajeros -de superficie y subterráneos- correspondiente al Grupo de Servicios 3 (Sbase Urquiza) suscripto entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y el Concesionario Metrovías Sociedad Anónima, que como anexo I forma parte del presente decreto y sus anexos que en copia autenticada se acompañan.**Art. 3.?** Facúltase al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Transporte a aprobar el t.o. del contrato de concesión y la addenda que se aprueba por el artículo precedente y a realizar las aclaraciones y correcciones formales que se planteen con respecto a los mismos.**Art. 4.?** Instrúyese al Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, para que a través de la Secretaría de Transporte y dentro del plazo de noventa (90) días contados a partir de la vigencia del presente decreto, realice todos los actos necesarios para la instrumentación de la transferencia del control de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros -Subterráneos y Premetro- comprendiendo tal transferencia en favor de la Ciudad de Buenos Aires el ejercicio de la fiscalización y control, en lo que respecta a este modo de transporte, de la ejecución del contrato de concesión firmado entre el Estado nacional y la Empresa Concesionaria Metrovías Sociedad Anónima, con las modificaciones introducidas en su addenda.**Art. 5.?** Invítase al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a adherirse a los términos de transferencia, que forman parte de la addenda precedentemente aprobada.**Art. 6.?** El presente decreto comenzará a regir a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.**Art. 7.?** Comuníquese, etc.Menem - Rodríguez - FernándezNota: Este decreto se publica sin el anexo I. La documentación no publicada puede ser consultada en la sede central de esta dirección nacional (Suipacha 767, Capital Federal).