

Legislación Nacional

DECRETO 543/1997TRANSPORTETransporte ferroviario de pasajeros. Contratos de concesión. Renegociación. Modificacionesdel 12/6/1997; publ. 13/6/1997Visto el expte. 5-000319/95 del registro del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, yConsiderando:Que como consecuencia del proceso de reforma del Estado iniciado en cumplimiento de la ley 23696 , se procedió a transferir la prestación de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros correspondientes a Ferrocarriles Metropolitanos S. A. (Femesa) y a Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (S.B.A.S.E.) a empresas privadas, habiendo concluido satisfactoriamente dicho proceso con la celebración de los contratos de concesión que hoy se encuentran en curso de ejecución, correspondientes a las Líneas Mitre – Sarmiento; S.B.A.S.E – Urquiza; Roca; San Martín; Belgrano norte y Belgrano sur.Que el cumplimiento y ejecución de dichos contratos de concesión, iniciado el 1 de enero de 1994 a partir de la transferencia de la concesión S.B.A.S.E – Urquiza, que comprende los servicios de las cinco (5) líneas de subterráneos y el premetro y los servicios ferroviarios de superficie de la Línea Urquiza, a la que siguieran las correspondientes a las Líneas Belgrano norte; San Martín; Belgrano sur; Roca y Mitre – Sarmiento, esta última en su conjunto, otorgados en concesión a Metrovías S.A.; Ferrovías S.A.C., Transportes Metropolitanos general San Martín S.A., Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A., Transportes Metropolitanos general Roca S.A. y Trenes de Buenos Aires S.A. respectivamente, ha demostrado la necesidad de producir adaptaciones o modificaciones en beneficio del sistema ferroviario metropolitano concesionado.Que si bien en los aspectos operativos las concesiones se desenvuelven satisfactoriamente, ya que la demanda de viajes pagos atendida por las líneas de superficie y las del servicio subterráneo, ha venido creciendo paulatinamente desde el comienzo de las concesiones, mostrando además indicadores de calidad de los servicios –regularidad y puntualidad– que en algunos casos se comparan con los de países avanzados en la materia, la prestación de dichos servicios, objeto esencial de la concesión, se realiza sin mayores cambios en la infraestructura y en el material rodante.Que la obtención de tales resultados demandó un significativo esfuerzo por parte del Estado para cumplir los compromisos asumidos en los pliegos de bases y condiciones generales y particulares que rigieron las correspondientes licitaciones, así como en los respectivos contratos de concesión y de los concesionarios, encargados del gerenciamiento del sistema.Que en relación a los programas de inversiones contemplados en los contratos de concesión, corresponde señalar que los concesionarios, estimulados por el incremento constante de la demanda experimentada, han realizado propuestas para la modernización de equipos y materiales, de forma tal de satisfacer el citado incremento.Que frente a la rigidez que presentan los contratos en vigor, en aspectos relacionados con el plan de inversiones como en plazos de la concesión e ingresos del concesionario, no tienen posibilidad de acogida favorable de parte de la autoridad administrativa, lo cual merece atención, ya que los estudios realizados indican que en la región Metropolitana, en la que se prevé que la oferta de servicios, al ritmo actual de crecimiento de la demanda, pronto alcanzará niveles de saturación, existiendo también una demanda insatisfecha en razón de la calidad global del servicio, la que en el año 1996 estuvo en el orden de los cien (100) millones de viajes anuales cuya captación, para beneficio del tránsito urbano y de la economía general de la región, requeriría inversiones adicionales a las previstas en los contratos.Que esta eventualidad ya fue tenida en mira por el concedente al tiempo de la convocatoria, toda vez que el pliego de bases y condiciones generales previó, en su art. 18.5, la posibilidad de que los futuros concesionarios pudieran plantear, a través de una oferta opcional, inversiones distintas a las proyectadas por el concedente o adicionales, que redunden en aumento de la productividad y para cuya amortización se requiera un mayor plazo de concesión.Que por otra parte también se advirtió la necesidad de introducir modificaciones en los programas de inversión en oportunidad de proceder a la adjudicación de los servicios de las Líneas Roca y Mitre – Sarmiento.Que la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, ha fundamentado la necesidad de adoptar medidas que constituyan una solución para la problemática surgida con relación a la ejecución de los contratos referidos anteriormente.Que en consecuencia se advierte conveniente instruir a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos en su carácter de autoridad de aplicación de los contratos mencionados, para iniciar un proceso conjunto de adecuación técnica de los contenidos que integran las contraprestaciones contractuales sin alterar la ecuación económica-financiera de los contratos de transporte ferroviario de pasajeros.Que la complejidad de las materias reguladas en los contratos de concesión y las circunstancias sobrevinientes, tornan necesario el establecimiento de un plazo razonable para el cumplimiento de los cometidos que sean asignados así como la autorización a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos para contratar los estudios de consultoría que aconsejen las circunstancias.Que con el objeto de llevar adelante el proceso de adecuación de los mencionados contratos corresponde establecer las pautas generales con arreglo a las cuales la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, llevará a cabo la renegociación de los mencionados contratos, de común acuerdo con los concesionarios del sistema ferroviario.Que encontrándose comprometido el interés público en la prestación de este servicio básico y esencial para la población, es necesario que la autoridad de aplicación

extreme sus recaudos en las modificaciones de los respectivos contratos de concesión, a fin de salvaguardar en debida forma la responsabilidad patrimonial del Estado nacional y contemplar adecuadamente los derechos de los usuarios del servicio, así como su posterior control y fiscalización. Que, en ese sentido, siendo admisible la aplicación del principio de flexibilidad de marcos regulatorios y condiciones, para responder ante cambios en las condiciones tecnológicas y financieras, en tanto ello suponga mejoras para los usuarios y mayores niveles de inversión, resulta en consecuencia necesario extremar la intervención de los órganos de control, disponiéndose la intervención de la Sindicatura General de la Nación con arreglo a lo establecido en los arts. 20 de la ley 23696 y 104 inc. m) de la ley 24156, poniendo lo actuado previamente a su ejecución en conocimiento de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, a fin de preservar los objetivos y finalidades establecidos por la ley 23696 y de la Auditoría General de la Nación, atento la intervención que le compete en función de lo preceptuado por el art. 117, de la referida ley 24156. Que la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación ha emitido opinión favorable en los términos de los dictámenes que corren agregados a fojas 191/198 y 243/248 del presente expediente. Que el Servicio Jurídico permanente del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos ha tomado en estas actuaciones la intervención que le compete. Que las atribuciones para el dictado de la presente medida emanan de lo dispuesto por el art. 99, inc. 1 de la Constitución Nacional y del art. 11 de la ley 23696. Por ello, El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.– Instrúyese a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a renegociar e introducir modificaciones, de conformidad con lo establecido en el presente decreto, en los contratos de concesión de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros –de superficie y subterráneos– en el Área Metropolitana de Buenos Aires, que hoy se encuentran en curso de ejecución, correspondientes a las Líneas S.B.A.S.E – Urquiza, Belgrano norte; San Martín; Belgrano Sur; Roca y Mitre – Sarmiento, esta última en su conjunto, otorgados en concesión a Metrovías S.A.; Ferrovías S.A.C.; Transportes Metropolitanos General San Martín S.A., Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A., Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y Trenes de Buenos Aires S.A. respectivamente, con el objeto de satisfacer necesidades de interés público no previstas en los contratos originarios y que hubieren surgido durante su ejecución. Art. 2.– Dispónese, a partir de la fecha del dictado del presente, la apertura de la instancia negociadora a los fines del cumplimiento del art. 1 de este decreto. Serán sujetos de la presente instancia negociadora: a) La Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. b) Las empresas concesionarias de los Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros Metrovías S.A.; Ferrovías S.A.C., Transportes Metropolitanos General San Martín S.A., Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A., Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y Trenes de Buenos Aires S.A., para cada uno de sus contratos respectivamente. Art. 3.– Las negociaciones que surjan como consecuencia de las previsiones del presente decreto, deberán propender al logro de los objetivos siguientes: a) Mejorar la oferta de servicios en cuanto a capacidad de transporte, seguridad y calidad (frecuencia, velocidad comercial, material rodante y confort). b) Aumentar el grado y nivel de ejecución de las obras de inversión, sea a través del adelantamiento de obras ya programadas, o la incorporación de obras nuevas en sustitución o en adición de las existentes, en beneficio del sistema ferroviario concesionado. c) Mejorar la inserción del ferrocarril en el entorno urbano, con miras a su integración en el Área Metropolitana, promoviendo su competitividad con los distintos medios y modos que operan en la región. d) Proteger adecuadamente los derechos de los usuarios y los intereses públicos comprometidos. e) Propender hacia un sistema integrado con los restantes medios de transporte, que permita la instrumentación del transporte multimodal. Art. 4.– El Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a través de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte fijará las condiciones con ajuste a las cuales se llevará a cabo la renegociación, las que podrán abarcar los siguientes aspectos: a) Servicios programados, a efectos de adecuar la oferta a las reales necesidades de la demanda detectada y previsible. b) Programas de inversión, con miras a obtener un razonable y adecuado nivel de inversión en obras que redunden en un aumento de la productividad y en el mejoramiento de la cantidad y calidad de los servicios. Se considerarán en especial aquellas adecuaciones de los contratos de concesión que faciliten o contribuyan a la financiación de los programas propuestos. c) Plazo de concesión, si ello resulta necesario o conveniente para permitir la inversión privada, el adelantamiento de obras necesarias o convenientes a través de la obtención de financiamiento o a fin de permitir la amortización de obras realizadas con cargo al concesionario. d) Delimitación del área operativa de la concesión, a fin de mejorar la funcionalidad de las estaciones, sus accesos y entorno y facilitar la incorporación de nuevos centros de transbordo. Los proyectos a desarrollar por los concesionarios, dentro de las áreas operativas de la concesión, deberán contemplar el mejoramiento de las estaciones y su entorno, así como facilitar prioritariamente el acceso del público usuario. e) Régimen tarifario, propendiendo a la prestación de más y mejores servicios a precios justos y razonables. f) Desembolsos o garantías a cargo del concedente, para procurar la realización de inversiones estimadas prioritarias, adicionales a las previstas en los contratos de concesión y, como objetivo de largo plazo, a fin de obtener una progresiva y gradual reducción del subsidio a la operación, de ser ello posible. g) Incorporación al contrato de una cláusula que permita garantizar la continuidad de las obras contratadas, hasta la

finalización, en caso de rescate o resolución del contrato de concesión.h) Adecuación del contrato de concesión para permitir al concesionario obtener de la plaza bancaria nacional o internacional financiamiento a corto o largo plazo.i) Modificaciones societarias, a efectos de posibilitar la incorporación de nuevos socios y capitales de inversión.Art. 5.– Fíjase el plazo de ciento ochenta (180) días para el cumplimiento de lo dispuesto en este decreto, que podrá ser prorrogado, por idéntico lapso, mediante resolución de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.Art. 6.– La Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos instrumentará los procedimientos a seguir para dar cumplimiento a los fines establecidos en el presente decreto y el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos elevará al Poder Ejecutivo nacional, en el plazo indicado en el artículo anterior, la propuesta de modificación que resultare con motivo de la renegociación instituida por medio de las disposiciones del mismo.Art. 7.– Se comunicará lo actuado para conocimiento de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, agregándose el dictamen previo de la Sindicatura General de la Nación, sin perjuicio de la intervención que le compete a la Auditoría General de la Nación. Cumplido lo establecido por el art. 14 de la ley 23696, podrá la autoridad administrativa suscribir los actos y contratos que resulten necesarios para cumplir con los objetivos del presente decreto.Art. 8.– Facúltase a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, mientras dure el plazo de renegociación y previa intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación y de la Sindicatura General de la Nación a adoptar las medidas provisionales relativas a los contratos de concesión de transporte ferroviario de pasajeros, que se acuerden con las respectivas concesionarias.Art. 9.– Facúltase a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a contratar los servicios de consultoría que fueren necesarios para llevar adelante las tareas que por el presente se encomiendan.Art. 10.– Facúltase a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a realizar las aclaraciones que demande el presente decreto.Art. 11.– Comuníquese a la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones del Honorable Congreso de la Nación, conforme lo dispuesto por el art. 14 de la ley 23696.Art. 12.– Comuníquese, etc.Menem – Rodríguez – Fernández