

Legislación Nacional

Decreto 176/2005 TRANSPORTE FERROVIARIO PODER EJECUTIVO NACIONAL Declárase de interés público la iniciativa presentada por la empresa Tecnicagua S.A.I.C.y A., para la construcción, operación y mantenimiento de un servicio internacional de transporte ferroviario de cargas y pasajeros que vincule las ciudades de Guaymallén Las Cuevas (provincia de Mendoza) Frontera Internacional con la República de Chile, en correlación con una iniciativa similar presentada ante el Ministerio de Obras Públicas de dicho país para cubrir el tramo Frontera Internacional Caracoles Los Andes (República de Chile).Bs.As., 3/3/2005 VISTO el Expediente N° S01:0175411/2002 del Registro del ex MINISTERIO DE LA PRODUCCION, y CONSIDERANDO: Que el PODER EJECUTIVO NACIONAL por Decreto N° 1650 de fecha 4 de septiembre de 2002 declaró de Interés Público la reconstrucción, refuncionalización y puesta en servicio del Ferrocarril Trasandino Central, ramal ferroviario a correr entre las ciudades de MENDOZA (REPUBLICA ARGENTINA) y LOS ANDES (REPUBLICA DE CHILE). Que mediante el Decreto N° 678 de fecha 28 de agosto de 2003 se declaró incluida en el régimen establecido por los incisos l) a m) del Artículo 58 del Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989, agregados por el Artículo 1° del Decreto N° 635 de fecha 11 de julio de 1997, a la iniciativa presentada por la Empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA, tendiente a la realización del estudio de factibilidad técnicoeconómico y los estudios de ingeniería conexos, para la construcción, operación y mantenimiento de un servicio internacional de transporte ferroviario de cargas y pasajeros que vincule las ciudades de GUAYMALLEN LAS CUEVAS (PROVINCIA DE MENDOZA) FRONTERA INTERNACIONAL con la REPUBLICA DE CHILE, en correlación con la similar iniciativa presentada ante el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS de la REPUBLICA DE CHILE para cubrir el tramo FRONTERA INTERNACIONAL CARACOLES LOS ANDES (REPUBLICA DE CHILE). Que por el Artículo 4° del citado Decreto N° 678/2003 se constituyó un Comité Consultor de Evaluación del Proyecto coordinado por la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, integrado además por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE y por el ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE BIENES, organismo descentralizado en la órbita de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, ambas del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, participando como invitado el MINISTERIO DE AMBIENTE Y OBRAS PUBLICAS de la PROVINCIA DE MENDOZA. Que por Acta de fecha 25 de agosto de 2004, el aludido Comité Consultor emitió las conclusiones de la evaluación realizada, proponiendo la aceptación del estudio de factibilidad técnicoeconómico del proyecto y los estudios de ingeniería conexos presentados por la empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA, con las adecuaciones, ampliaciones, supresiones y aclaraciones introducidas como consecuencia del proceso de evaluación. Que asimismo el citado Comité Consultor propone se declare al proyecto de interés público, reconociendo al autor de la iniciativa los derechos previstos en el inciso c) del Artículo 4° de la Ley N° 17.520, modificada por Ley N° 23.696, y en el inciso j) del Artículo 58° del Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989. Que en atención a las características de la iniciativa privada bajo examen, se encuentran reunidas las condiciones para ingresar en la fase de selección del concesionario, a cuyo efecto resulta procedente atender las conclusiones de la Comisión Mixta de Trabajo para el Ferrocarril Trasandino Central. Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete en virtud de lo dispuesto por el Artículo 9° del Decreto N° 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003. Que la presente medida se dicta en virtud de las facultades conferidas por la Ley N° 17.520, modificada por su similar N° 23.696, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989, modificado por su similar N° 635 de fecha 11 de julio de 1997 y por el Artículo 99 inciso 1 de la CONSTITUCION NACIONAL. Por ello EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA: ARTICULO 1° — Declárase de Interés Público la iniciativa privada presentada por la Empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA para la construcción, operación y mantenimiento de un servicio internacional de transporte ferroviario de cargas y pasajeros que vincule las ciudades de GUAYMALLEN LAS CUEVAS (PROVINCIA DE MENDOZA) FRONTERA INTERNACIONAL con la REPUBLICA DE CHILE, en correlación con la similar iniciativa presentada ante el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS de la REPUBLICA DE CHILE para cubrir el tramo FRONTERA INTERNACIONAL CARACOLES LOS ANDES (REPUBLICA DE CHILE). ARTICULO 2° — Acéptase el estudio de factibilidad técnicoeconómico y los estudios de ingeniería conexos presentados por la Empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA correspondiente a la iniciativa aludida en el artículo precedente, con las adecuaciones, ampliaciones, supresiones y aclaraciones introducidas por el Comité Consultor de Evaluación del Proyecto constituido por el Artículo 4° del Decreto N° 678 de fecha 28 de agosto de 2003, que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

ARTICULO 3° — Reconócese a la Empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA, como autor de la iniciativa privada a que se refiere el presente decreto, los derechos previstos en el inciso c) del Artículo 4° de la Ley N° 17.520, modificada por Ley N° 23.696 y en el inciso j) del Artículo 58 del Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989. ARTICULO 4° — Instrúyese al MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS para que a través de sus dependencias técnicas competentes, elabore la documentación que posibilite seleccionar al concesionario que tendrá a su cargo la construcción, operación y mantenimiento del servicio referido en el Artículo 1° del presente decreto, en los términos de la Ley N° 17.520 modificada por su similar N° 23.696, de conformidad con lo dispuesto por el Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989, modificado por su similar N° 635 de fecha 11 de julio de 1997. ARTICULO 5° — Libérese la garantía de mantenimiento de iniciativa privada presentada por la Empresa TECNICAGUA SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL COMERCIAL Y AGRICOLA, en orden a los términos del Artículo 58, inciso m), apartado IV del Decreto N° 1105 de fecha 20 de octubre de 1989, agregado por el Artículo 1° de su similar N° 635 de fecha 11 de julio de 1997. ARTICULO 6° — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.— KIRCHNER.— Alberto A. Fernández.— Julio M. De Vido. ANEXO I CONDICIONES PARTICULARES CP1: La oferta definitiva será avalada por un Operador Ferroviario responsable a juicio del Comitente, quien será solidario con la propuesta operativa del oferente y permanecerá compartiendo la conducción de la operación por un lapso mínimo de 4 años. CP2: El oferente desarrollará el cálculo de la capacidad portante de la vía de acuerdo con la metodología de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, pudiendo utilizar el coeficiente de balasto de 9,3 u otro por tramo, según ensayos de suelo que lo justifiquen. CP3: Ensayos de los rieles existentes en el ramal. a) Mecánicos y estructurales para determinar las características resistentes y metalográficas residuales, a utilizar en el cálculo mencionado en la CP2. b) Verificación integral por ultrasonido o similar del estado de fisuración de los rieles instalados en las vías de circulación, antes de la puesta en marcha de los servicios. CP4: Todos los vehículos que se incorporen deberán, previamente a su puesta en servicio, ser aprobados por la Autoridad de Aplicación. CP5: Los tiempos de marcha, esfuerzos de frenado y demás verificaciones necesarias para la operatividad de los trenes previstos, deberán ser calculados para la locomotora que se adopte en cada tramo y para los trenes tipo establecidos. CP6: El material rodante deberá cumplir con las Normas CNTF GES 0002, FAT VP 3009, FAT V 1400, FAT V 1401, FAT V 1402, FAT V 1403. CP7: Recubrimiento de seguridad. a) Definir en todos los tramos del ramal, el recubrimiento de seguridad entre trenes y/o vehículos. Deberá entenderse por tramo a todo fragmento de línea, a lo largo del cual y recorrido en un dado sentido, presenta características particulares e invariables a la circulación. La seguridad del recubrimiento entre vehículos considerará las peores condiciones que por razones climatológicas habituales u otras, puedan afectar la marcha. No deberá considerarse otro bloqueo que no fuere el absoluto, para una sección ocupada por un tren o vehículo. b) Definir la distancia entre dos trenes y/o vehículos consecutivos expresada en términos genéricos, relativos a la Autorización de Uso de Vía (AUV) incluyendo en la definición los límites físicos genéricos o virtuales de una AUV tipo, para trenes corriendo en tramos con estaciones sin personal (no operadas). CP8: Para cada curva indicada en el perfil planialtimétrico se deberá especificar su peralte. CP9: En las comunicaciones que se detallarán en el Manual de Operaciones para los distintos agentes, o en las que se definan en artículos que contendrá el Reglamento Operativo, deberá especificarse para cada tipo de ellas: a) El medio que se usará para cada comunicación específica entre agentes definidos de cada rubro de la operación. b) La forma en que se presentará ante el destinatario (alarma fonolumínica, papel impreso, leyenda en el display de la terminal de abordaje o computadora del PCC, comunicación telefónica o radial, etc.). c) Medio en el que quedará grabada si fuese necesario (soporte magnético, papel impreso, cinta magnetofónica, etc.). d) Deberá definirse el modo de presentar la señalización provisoria o permanente que pueda establecer el área de vía y obras relacionados a las velocidades máximas provisorias por precauciones temporales. Deberá precisarse si se lo hará telemáticamente (presentación en terminal de abordaje en la locomotora) o se lo hará de la manera tradicional, o eventualmente una combinación de ambas. En cuanto a los pasos a nivel con barreras automáticas, deberá puntualizarse, el modo de indicar al personal de conducción, la posición de las mismas. CP10: Toda playa de maniobras de estaciones deberá ser provista de las instalaciones de seguridad clásicas, además de contemplar la incorporación de un desvío de escape antes de la entrada al cuadro de la misma, si el acceso fuese en fuerte pendiente. Las playas de maniobras de estaciones que además de presentar su cuadro en pendiente, por su estrechez, no puedan desarrollar una adecuada parrilla de vías secundarias, deberán incluir en su diseño, el desvío a paragolpe sobre la vía secundaria contigua a la principal. Si ello fuese imposible por limitaciones de tipo físico, el desvío a paragolpe se reemplazará con “cambio trampa”, a fin de evitar que si se desplazara algún vehículo sin control, pueda invadir la vía principal. CP11: El diagrama de horarios de trenes comprenderá: a) Tiempos de marcha entre estaciones según el cálculo de la Marcha Tipo. b) Tiempos de las tareas en estaciones donde se realizan operaciones con los trenes, incluyendo las comunicaciones de rutina, diferenciando las estaciones con personal, con sólo un ayudante de patio y sin atención de personal (no operadas). CP12: Recepción y despacho de trenes desde estación con personal y con ayudante de patio. Deberá indicarse conceptualmente, el grado de participación del personal en el pedido y recepción de la AUV para

que el tren pueda ser despachado de la estación. Responsabilidades de la/s tripulación/es. Modo alternativo y medios en caso de caída del sistema principal de administración de tráfico. Cruce de trenes en estaciones sin atención de personal. Alcance de cada AUV. Condiciones que deberán cumplirse para poder continuar cada uno su marcha. Medios y modo alternativo ante distintas contingencias que impliquen la caída del sistema principal de administración del tráfico. CP13: Deberán especificarse conceptualmente los criterios de seguridad que resguardarán a la circulación, frente a una contingencia que incomunicase al Puesto de Control Central de los trenes en movimiento, tomando como referencia el sistema de señalamiento propuesto. CP14: Deberá confeccionarse, el perfil planialtimétrico de todo el corredor en su forma tradicional (tal se lo muestra en folios O/8 56 a O/8 70); el perfil altimétrico longitudinal en la parte superior del plano de la hoja y en la parte inferior de aquélla, la planimetría concordante con la progresiva kilométrica superior y las especificaciones propias a cada curva (dibujada esquemáticamente a izquierda o derecha) indicando progresiva inicial, progresiva final, radio de curvatura y desarrollo, en metros con precisión de centímetros, así también su especificación en grados métricos con precisión de dos decimales. Los tramos de planimetría deberán especificarse en metros con precisión de centímetros reflejando las longitudes reales en horizontal de cada pendiente (no compensar). Las cotas altimétricas deberán especificarse en metros con precisión de milímetros. La escala de representación no deberá ser menor a: Horizontal 1:10.000 y Vertical 1:2.000. CP15: La proponente deberá justificar las viviendas necesarias para cada etapa del proyecto, ajustándose a las necesidades operativas que requiera el incremento de los servicios. CP16: Demanda, Oferta y Tarifas. En la propuesta de Tecnicagua se desarrolló un análisis de demanda, considerando la apropiación de cargas como elemento para su cálculo. Atento que lo oportunamente presentado reviste el carácter de anteproyecto referencial, se considera necesario que se requiera a los interesados en participar del proceso licitatorio que elaboren su oferta ampliando al respecto, conforme los ítems que a continuación se desarrollan, a los efectos de completar un panorama relacionado con las reales potencialidades de la demanda presente y la futura a captar por el modo ferroviario.

1. Conocimiento del mercado. El oferente deberá explicitar la región; el área; las relaciones y/o los productos que se analizarán, con el propósito de conocer la situación en que se desenvuelve el mercado de transporte al que apunta. A tales efectos deberá incluir:

1.1. Mercado de transporte de carga En el análisis se deberá:

- 1°) Delimitar el área geográfica donde se pretende operar y determinar los puntos de conexión con las áreas vecinas.
- 2°) Determinar la demanda presente y futura de servicios de transporte: Para ello, corresponde:
 - a. Realizar un examen general de datos estadísticos, políticas gubernamentales y de federaciones y asociaciones empresariales y empresas en particular, relacionadas con la producción, circulación de bienes y comercio que genera el área geográfica delimitada para desarrollar el proyecto.
 - b. Determinar cuáles son los centros de generación y atracción de demandas de transporte de productos con origen y/o destino dentro del área delimitada, con indicación de, por lo menos:— Tipos, características y presentación de los productos a movilizar.— Cantidad de producto a movilizar y su distribución en el tiempo (estacionalidad) — Ubicación de los centros de generación y de atracción de las demandas (matriz de origen y destino estacionalidad) — Determinación de las características cuantitativas y cualitativas del servicio requerido en cada caso por las demandas detectadas.
 - c. Establecer, dentro del ámbito geográfico definido para el desarrollo del proyecto, aquellas áreas de generación y atracción de demandas de transporte con indicación de, por lo menos:— Límites de las áreas de generación.— Producción de las mismas. Tipos de productos, cantidad, estacionalidad de la producción, presentación del producto al transporte.— Ubicación de los centros de atracción de cada una de las demandas establecidas.— Determinación de las características cuantitativas y cualitativas de los servicios de transporte que requieren las distintas demandas establecidas.
 - d. Determinar cuál es la oferta que proporciona el sistema de transporte carretero en la zona de influencia, en cantidad y calidad para lo cual se examinará, por lo menos:— Trazado de la red de caminos, sus características técnicas, el estado de conservación y las conexiones que posee con las áreas geográficas aledañas.— Instalaciones auxiliares de la infraestructura, con especial atención a las que hagan a la seguridad de la circulación, abastecimiento de la tripulación y unidad de transporte en el trayecto y mantenimiento de la unidad motora.— Magnitud y características técnicas y de diseño del parque rodante carretero que habitualmente se utiliza en el área geográfica bajo análisis.— Magnitud y calidad de la oferta capaz de brindar el modo a las distintas demandas definidas.
 - e. Determinar cuál es la oferta que proporciona el transporte fluvial y/o marítimo respecto del proyecto, en cantidad y calidad, para lo cual se examinará, por lo menos:— Características técnicas y utilaje de los puertos posibles de utilizar para la captación de cargas.— Trazado y características técnicas, de calidad y estado de mantenimiento de las infraestructuras de acceso a los puertos.— Existencia y características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de servicios de transporte terrestre a y desde los puertos.— Existencia y características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de servicios fluviales a los puertos posibles de utilizar en la región.— Características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de los medios de transporte flotantes que habitualmente sirven a los puertos de la región.
 - f. Determinar posteriormente la oferta del modo ferroviario, en cantidad y calidad, para lo cual se examinará, por lo menos:— Características de la oferta de servicio de transporte de carga, magnitud y calidad de ofertas posibles de generar, para tratar de satisfacer las diferentes demandas determinadas, con indicación de la participación factible de lograr.

1.1.2. Vinculación existente entre oferta y

demanda. Para desarrollar este ítem, se deberá efectuar: a. Una comparación de la oferta ferroviaria con la de los modos concurrentes, tanto en lo referente a infraestructura, como a los servicios propiamente dichos, con indicación de sus características actuales y las que se considere deben poseer para conformar la oferta que contemple más adecuadamente los requerimientos de la demanda. b. Un análisis del sistema de transporte que sirve la región. Relación del ferrocarril con los demás modos. Relación con los puertos, vías navegables, carreteras, centros de producción, centros urbanos y centros turísticos. c. La determinación de demandas insatisfechas por parte del sistema de transporte; para ello deberá:— Efectuarse un balance entre la magnitud global de la demanda y la magnitud global de la oferta, para toda el área y para las distintas áreas de demanda y oferta.— Determinarse las magnitudes insatisfechas, por cada modo, respecto de las magnitudes de las demandas que naturalmente debieran requerirle servicios y ser atendidas por él.— Determinarse las causas que producen las insatisfacciones de las demandas.

1.2. Determinación del costo de explotación de cada modo que integra el sistema de transporte. Seguidamente, el oferente deberá determinar:

1.2.1. El costo de transporte fluvial y/o marítimo incluyendo los costos correspondientes a las terminales portuarias.

1.3. Determinación del precio generalizado del servicio de transporte para cada uno de los otros modos que integran el sistema.

1.3.1. La tarifa del transporte por carretera.

1.3.2. La tarifa del transporte por agua.

1.4. Selección de demandas a atender. El oferente deberá establecer, para los distintos escenarios, por lo menos:

1.4.1. Magnitudes y calidades de las demandas a atender, con mención específica de tipo productos, lugar de procedencia de los mismos y estacionalidad.

1.4.2. Módulos de despachos, frecuencias y velocidad comercial que se ofrecerá.

1.4.3. Transporte posible de captar (potencial) discriminado por productos, relaciones y estacionalidad.

CP17: Operaciones, costos y tarifas en las Terminales Multimodales. a) Descripción de la Operatoria (carga y descarga, traslados, estibas, desestibas, etc.) y sus costos. b) Descripción de la Unitización de cargas, obtención y administración de contenedores y sus costos. c) Operatoria de consolidación y distribución, con mención de tiempos y sus costos. d) Tarifas que se prevé aplicar, tanto en fletes, como en servicios conexos a la carga en las terminales.

CP18: Evaluación de los pasos peatonales en el Ramal A12, debido a los flujos turísticos que visitan algunas estaciones (ej. Puente del Inca).

CP19: En todos los tramos de la traza que circulen próximos a cursos de agua que revistan importancia (por su caudal, a quién son afluentes, si tienen toma de agua para potabilizar o regar, etc.), es necesario colocar como mínimo contrarriuel en toda la longitud del tramo para dificultar el descarrilamiento y posible volcamiento de los vagones u otra medida que se juzgue más conveniente a propuesta del oferente que aprobará la Inspección Técnica de la Obra.

CP20: Trenes para pasajeros: Si bien la propuesta presentada no ha incorporado el transporte de pasajeros en ninguna de sus formas, el concedente evaluará los recaudos para que los mismos se implementen en la oportunidad que se requieran.

CP21: Estación Multimodal: El diseño de la EMM debe incorporar, además de lo expuesto en el Tomo O/8, fs.84 de la propuesta Tecnicagua, una descripción operativa de los movimientos en la Playa ferroviaria y su conexión con el resto de los sectores que componen la operatoria de la Estación. La ubicación y el diseño de la playa permitirá acompañar con su crecimiento, el de la demanda. Asimismo, la EMM deberá contar con instalaciones para invertir el sentido de las locomotoras en su interior.

CP22: Queda expresamente establecido que los datos expuestos en los estudios, evaluaciones económicas, sociales, tablas técnicas, estadísticas, planos, relevamientos topográficos, etc., que forman parte de la propuesta Tecnicagua deberán ser revisados y en consecuencia ratificados o rectificadas por los oferentes mediante sus propios análisis y evaluaciones, previo a la elaboración de su oferta.

CP23: Proposición de Reglamento Operativo: TREINTA (30) días hábiles después de haber sido notificado de ser el adjudicatario de la Concesión, deberá presentar la Propuesta para la discusión y aprobación del Reglamento Operativo que registrará en el sector Luján de Cuyo Límite Internacional.