



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Proyecto de Declaración

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

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



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

Por Decreto 798/2004¹, de fecha 23/06/2004, el Poder Ejecutivo Nacional rescindió el contrato de concesión del servicio de transporte público ferroviario de pasajeros a la empresa Metropolitano S.A., propiedad del empresario Sergio Taselli, quien explotaba el Grupo de Servicio N°5 (San Martín) luego de una larga serie de incumplimientos y tras haber llevado el servicio a la más bajas condiciones de prestación y seguridad, y después de el reiterado reclamo de los usuarios.

Igual destino corrieron los Grupos de Servicio N° 4 (Belgrano Sur) y N° 7 (General Roca), del mismo concesionario Metropolitano, ya que a través de los Decretos 591/2007² y 592/2007³ respectivamente, ambos de fecha 23/05/2007, también fueron rescindidos sus contratos de concesión.

Por artículo 4 del Decreto 798/2004 se creaba la UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia) para operar el ferrocarril San Martín convocándose para la tarea a las empresas concesionarias METROVIAS S.A., FERROVIAS S.A. y TRENES DE BUENOS AIRES S.A. Por artículo 2 de los Decretos 591/227 y 592/2007 los ferrocarriles Belgrano Sur y General Roca también quedaban bajo el control de la UGOFE.

Posteriormente, tras producirse el siniestro de la Estación de Once el 22/12/2012, por intermedio del Decreto 793/2012⁴, de fecha 24/05/2012, se rescindió el contrato de los Grupos de Servicios N° 1 (Mitre), N° 2 (Sarmiento) hasta entonces en manos de TBA S.A empresa del grupo Cirigliano. El artículo 2 del Decreto 793/2012 facultaba a las empresas FERROVIAS SA y METROVIAS SA a conformar la UGOMS (Unidad de Gestión Operativa Mitre - Sarmiento) a los efectos de gestionar las mencionadas líneas ferroviarias.

Cabe mencionar que en los tres casos de rescisión de contrato de las empresas ferroviarias los instrumentos que decretaban las rescisiones incluían el mandato de implementar una nueva licitación para entregar los servicios a un nuevo operador fijando un año de plazo. Esto jamás ocurrió.

De esta forma los Grupos de Servicios Ferroviarios N° 1 (Mitre), N° 2 (Sarmiento), N° 4 (Belgrano Sur), N°5 (San Martín) y N° 7 (General Roca) quedaron bajo el control de

¹ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/95000-99999/96017/norma.htm>

² <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/125000-129999/128426/norma.htm>

³ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/125000-129999/128427/norma.htm>

⁴ <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/197916/norma.htm>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

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

Con fecha 26/10/2010 la Auditoria General de la Nación concluyo una auditoría sobre UGOFE S.A. (Actuación AGN N° 133/08⁵) continuación de una auditoría anterior realizada en el año 2007 (Actuación AGN N° 639/05⁶). La mencionada auditoria menciona en sus conclusiones que:

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

⁵ http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2010/2010_237.pdf

⁶ http://www.agn.gov.ar/informes/informesPDF2007/2007_058.pdf



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

- En ese sentido, la AGN entiende que **debe considerarse la naturaleza pública de los fondos involucrados para definir las características esenciales del régimen a aplicar**, es decir que, si la aplicación de un régimen contractual se haya determinado principalmente por el origen de los fondos con los cuales aquellos contratos se realizan –como es el caso-, la SECRETARIA DE TRANSPORTE debiera garantizar que el operador efectúe dichas contrataciones bajo las mismas condiciones en las que el Estado debe hacerlo.

- Con relación a la estimación de la compensación de los costos de explotación, **se ha detectado la aprobación de readecuaciones con hasta 7 meses de retroactividad**; lo cual, al margen de la admisibilidad de los argumentos esgrimidos por el auditado por cuanto resulta complejo el análisis y requiere de la intervención de distintas áreas, (y que ameritaron una modificación de la recomendación respectiva), implica que la gestión se realiza con un presupuesto que, a priori, no resulta acorde a las necesidades del servicio. No obstante la existencia de un mecanismo paliativo en las prescripciones del Acuerdo que opera ante la insuficiencia de fondos, no parece razonable que una decisión de esta trascendencia se extienda en el tiempo y pueda llegar a alterar las previsiones de los gastos necesarios.

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

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

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

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



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

servicio y desde el año 2008, con la sanción de la Ley 26.352⁷ de Reordenamiento Ferroviario, cuenta con el instrumento idóneo para hacerlo: la **Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (O.F.S.E.)** De esta forma se propone implementar un nuevo modelo de gestión basado en primer lugar en un compromiso directo del Estado que debe reasumir sus responsabilidades, gestionar con profesionalismo, con absoluta transparencia del esquema de costos y del sistema de contrataciones, y con el establecimiento de un esquema de control social de la gestión por parte de usuarios y trabajadores, planificando a corto, medio y largo plazo, pensando en el sistema ferroviario que los usuarios necesitan.

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

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

⁷ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/textact.htm>