

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*

424  
CAMARA DE DIPUTADOS  
DE LA NACION  
MESA DE ENTRADA

18 MAR. 2015

SEC. DE 900 HORA 16:30  
BUENOS AIRES, 17 MAR 2015

FOLIO 1

FOLIO N° 2

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN:

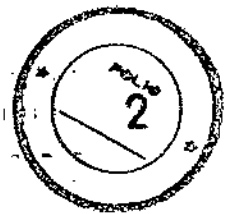
Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un Proyecto de Ley tendiente a declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario y a rever los vectores del sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas argentino. En tal sentido, se propicia constituir la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO e introducir modificaciones a la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352, en sus artículos 3°, 7° y 8° y en el artículo 1° del Decreto N° 566 del 21 de mayo de 2013.

Este proyecto tiene por objeto la recuperación definitiva de la administración de los ferrocarriles por parte del Estado, partiendo de la idea central de que el mismo puede gestionar incluso de una manera más eficiente que los privados.

El crecimiento del ferrocarril argentino supo ser ejemplo de desarrollo en Sudamérica, contando en el año 1947 con una red de más de CUARENTA Y TRES MIL (43.000) kilómetros de vías. Esta impronta fue potenciada a partir del primer gobierno del General Juan Domingo Perón, quien con la nacionalización de los ferrocarriles, adoptó un papel nacional activo en la gestión y explotación de tales servicios.

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



El crecimiento del ferrocarril se mantuvo en forma constante hasta el año 1955, fecha en la cual declina el interés político en su sostenimiento y finalmente resulta seriamente afectado a partir del año 1958, por aplicación del denominado "Plan Larkin" el cual fue el primer factor de abandono del ferrocarril argentino y que llevó al desmantelamiento de varios kilómetros de vías y ramales, así como al despido masivo de empleados.

En el año 1974, en el tercer mandato presidencial del General Juan Domingo Perón, se retoma la política de desarrollo de los ferrocarriles, iniciándose un período de modernización del sector, pero nuevamente en el año 1982 se dio certificado de defunción a la industria ferroviaria, correspondiendo a dicho hito el último riel cocido en la fábrica argentina SOMISA.

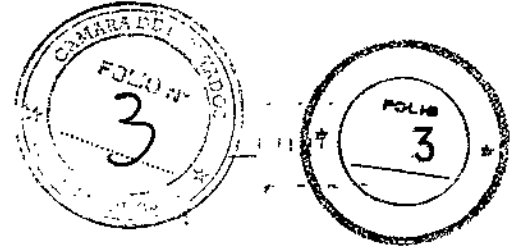
Efectivamente, en los años 80, con la dictadura militar que azotó a la República Argentina, se profundiza la política liberal de abandono del servicio, aún cuando el mismo estaba en manos del Estado, y así, FERROCARRILES ARGENTINOS ingresa en un profundo deterioro, con un alto déficit operativo, obsolescencia técnica, falta de mantenimiento de los bienes e infraestructura y bajo nivel de inversión.

Ello llevó a la irremediable declinación del nivel de calidad en el servicio, contribuyendo al cierre de talleres, al despido del personal, a la caída de la demanda de pasajeros y de transporte de cargas, junto con un alto nivel de evasión.

En base a dicha situación, y el colapso general en que se encontraba el sistema económico argentino, en el marco de las Leyes Nros. 23.696 y 23.697 se agudiza la política liberal, en la denominada Reforma del Estado y Privatizaciones de las haciendas públicas productivas, produciéndose entonces la

X

# El Poder Ejecutivo Nacional



privatización de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros y de cargas, mediante la técnica de la concesión.

Dicha medida y la visión del servicio como un negocio privado profundizaron la crisis del sector. En ese entonces, Álvaro Alsogaray sostenía que "achicar el Estado es agrandar la Nación", y es el día de hoy que seguimos pagando las consecuencias que esta devastadora política produjo en los servicios públicos y en el Estado en general.

Con las clausuras decretadas en los 90 numerosas localidades del país quedaron aisladas, dañando la vida de estos pueblos del interior que quedaron a la deriva.

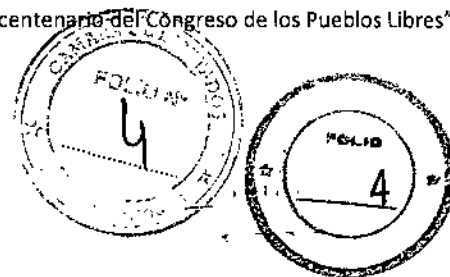
Asimismo, en búsqueda del mayor beneficio, la política pública inspirada en el neoliberalismo de la época, llevó al cierre de los talleres ferroviarios y a la reducción dramática de los recursos humanos, mediante retiros voluntarios y despidos.

A poco de que se comenzara a aplicar el sistema, en el año 1997, se dictan los Decretos Nros. 543 del 12 de junio de 1997 y 605 del 1 de julio de 1997, los cuales, reconociendo el fracaso del sistema, inician a menos de TRES (3) años de la fecha de suscripción de los contratos, la renegociación de los mismos, abandonando los objetivos iniciales de mejora del servicio prevista en los pliegos licitatorios.

Desde el año 1998 se verifica un período de grave recesión "*in crescendo*" en el sector, que colapsó en el año 2000 y que finalmente desembocó en la sanción de la Ley N° 25.561, que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



En la misma fecha se empieza a evidenciar un gravísimo deterioro del sistema ferroviario nacional, denunciándose la existencia de actos vandálicos y usurpaciones producidas en numerosas estaciones y zonas de vía.

A su vez, la Red Metropolitana ya se encontraba con un deterioro general en la calidad del servicio, por falta de mantenimiento e inversiones en infraestructura, coincidiendo lamentablemente con el deterioro general sufrido por el resto de las actividades económicas y de la sociedad.

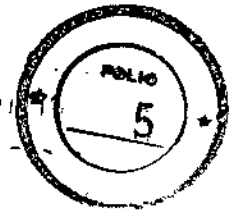
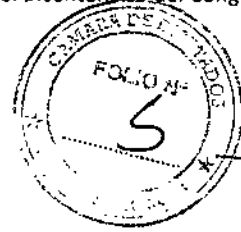
Cabe destacar que el 25 de mayo del año 2003, al asumir el Presidente Néstor Carlos Kirchner, el Gobierno Nacional se encontró con un escenario devastador: más de QUINCE MIL (15.000) kilómetros de vías fuera de servicio, cientos de estaciones clausuradas y abandonadas y con ello, pueblos aislados.

Hoy, a diferencia de la concepción de las políticas neoliberales de los años 90, en cuyo marco se afirmaba que "ramal que para, ramal que cierra", el Gobierno Nacional considera que "ramal que arranca, no para nunca más".

Y así, el ESTADO NACIONAL viene implementando políticas públicas con el objeto de fortalecer y mejorar el sistema ferroviario, incluyendo la reactivación de distintos ramales de pasajeros de media y larga distancia, poniendo en valor varias estaciones y llevando adelante numerosos proyectos e inversiones en infraestructura como la construcción de nuevos pasos a nivel y bajo nivel, puesta en valor y reactivación de distintos talleres ferroviarios y mejoramiento de vías.

4

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



Asimismo, se ha renovado completamente el material rodante de las líneas GENERAL SAN MARTÍN, SARMIENTO y MITRE y próximamente se incorporará nuevo material rodante para las Líneas GENERAL ROCA y BELGRANO SUR, alcanzando para fin de año los MIL (1000) coches cero kilómetro, constituyendo esta medida uno de los hitos más importantes en materia de transporte llevada adelante por el Gobierno Nacional.

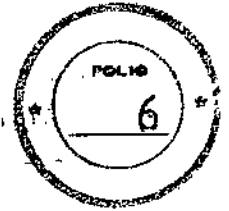
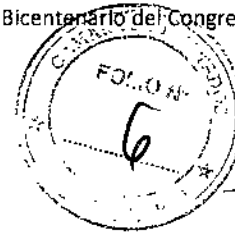
También se han adquirido y ya se encuentran en nuestro país DOSCIENTOS VEINTE (220) coches y VEINTIDOS (22) locomotoras para las líneas de larga distancia.

La reactivación del sector ferroviario, asimismo, se ve reflejada en el interior del país, con servicios de larga distancia como el emblemático que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, los servicios Once-Bragado-Realicó, Once-Bragado-General Pico y Catrilló-Santa Rosa que unen la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las Provincias de Buenos Aires y La Pampa, el servicio internacional entre Posadas, Provincia de Misiones y Encarnación, Departamento de Itapúa, República del Paraguay, el servicio que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Cañuelas, Provincia de Buenos Aires, el servicio que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la ciudad de Chascomús, Provincia de Buenos Aires y el servicio que une la estación Retiro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la localidad santafesina de Rufino, que tiene paradas en las ciudades de Chacabuco, Junín, Vedia y Alberdi, todas ellas de la Provincia de Buenos Aires, entre otros.

Por otra parte, se viene desarrollando un proceso de inversión y recuperación del transporte de cargas, resultando ser este un factor

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



clave en el desempeño y crecimiento de las economías provinciales para la colocación de sus productos.

En este proceso de recuperación del transporte ferroviario de cargas, el ESTADO NACIONAL se ha planteado como objetivo central el de lograr una red ferroviaria con logística plenamente integrada al circuito productivo regional y enlaces comerciales a los países limítrofes, capaz de superarse día a día en la capacidad de transporte.

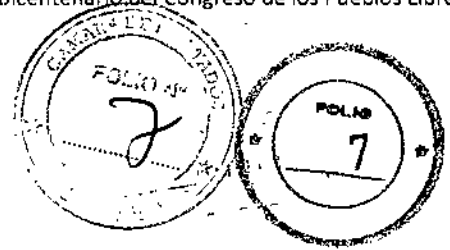
Este cambio que se viene implementando en materia ferroviaria, pone de manifiesto la importancia que le asignó el Gobierno Nacional a un aspecto central de la vida de millones de argentinos, como es el de la movilidad y en este contexto, se considera pertinente declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

En línea con lo expuesto, se establecen los principios que deberán guiar la política ferroviaria.

En otro orden de cosas, por la Resolución N° 786/90 del entonces MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS se efectuó el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Explotación del Sector de la Red Ferroviaria Nacional integrado por la Línea GENERAL MITRE, con exclusión de sus tramos urbanos RETIRO – TIGRE, RETIRO

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



– BARTOLOMÉ MITRE, RETIRO – ZARATE, VICTORIA – CAPILLA DEL SEÑOR conforme al pliego aprobado por la Resolución N° 5 del 23 de enero de 1991 del entonces MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS.

Por la Resolución del ex MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS N° 474 del 13 de abril de 1992 se procedió a adjudicar la licitación a la firma NUEVO CENTRAL ARGENTINO.

Con fecha 12 de mayo de 1992 se suscribió el Contrato de Concesión entre el entonces señor MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS y la firma NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA (en formación), aprobado por el artículo 2° del Decreto N° 994 del 18 de junio de 1992.

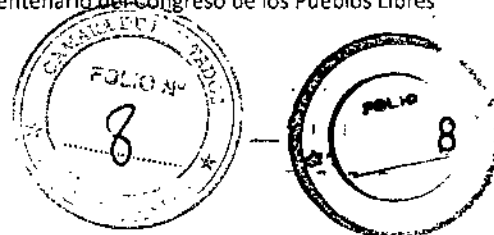
Asimismo, por el Decreto N° 666 del 1 de septiembre de 1989 se dispuso llamar a Licitación Pública Internacional para la concesión de la explotación del corredor ROSARIO – BAHIA BLANCA.

Por la Resolución N° 706/90 del entonces MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS se adjudicó la licitación al consorcio integrado por Techint Compañía Técnica Internacional S.A.C.e I., EACA Empresa Argentina de Cemento Armado S.A. de Construcciones, Gesiemes S.A.C.I.y A.G., Chase Manhattan Investments Argentina S.A., Riobank International, Sociedad Comercial del Plata S.A. y Iowa Interstate RailRoad.

Por el artículo 2° del Decreto N° 1144 del 14 de junio de 1991 se aprueba el Contrato de Concesión suscripto por el entonces señor MINISTRO DE ECONOMÍA, a cargo interinamente del entonces MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS y el señor SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE a cargo interinamente de la intervención en FERROCARRILES ARGENTINOS con

4

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



las firmas Ferroexpreso Pampeano S.A. Concesionaria de Servicios Ferroviarios (en formación), Techint Compañía Técnica Internacional S.A.C.e I., EACA Empresa Argentina de Cemento Armado S.A. de Construcciones, Gesiemes S.A.C.I.y A.G., Chase Manhattan Investments Argentina S.A., Riobank International, Sociedad Comercial del Plata S.A., Iowa Interstate RailRoad y COINFER S.A.I. (en formación).

Por último, por la Resolución N° 145 del 31 de enero de 1992 del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS se aprobó el Pliego de Bases y Condiciones Generales para el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Explotación Integral del Sector de la Red Ferroviaria Nacional integrado por la Línea GENERAL ROCA, con exclusión del corredor ALTAMIRANO - MIRAMAR y sus tramos urbanos.

Por la Resolución N° 1359 del 27 de noviembre de 1992 del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS se procedió a adjudicar la licitación al consorcio FERROSUR – ROCA.

Por el artículo 2° del Decreto N° 2681 del 29 de diciembre de 1992 se aprobó el Contrato de Concesión suscripto por el entonces señor MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS con la firma FERROSUR – ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA (en formación).

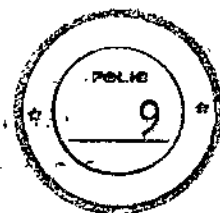
La Ley N° 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al PODER EJECUTIVO NACIONAL las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación.

A través de la norma citada en el párrafo precedente se dispuso la salida del régimen de convertibilidad del peso con el dólar estadounidense, autorizándose al PODER EJECUTIVO NACIONAL a renegociar los

X



# *El Poder Ejecutivo Nacional*



contratos de obras y servicios públicos concesionados, puestos en crisis por la obligada salida del mencionado régimen, en la medida que esto último haya dejado sin referencia el mecanismo que aquellos contratos concebían como ajuste de sus precios y tarifas.

En dicho marco, los contratos de concesión aprobados por los Decretos Nros. 994/92, 1144/91 y 2681/92 fueron sometidos a un proceso de renegociación.

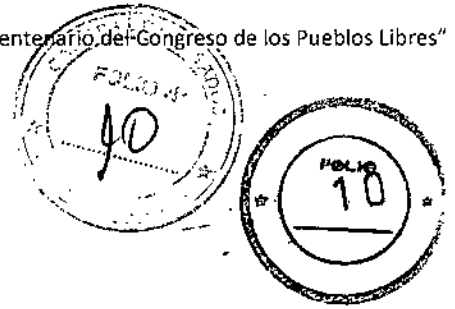
Para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias, se dispuso por el Decreto N° 311 del 3 de julio de 2003 la creación de la UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS en el ámbito del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN y del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

La UNIDAD DE RENEGOCIACIÓN Y ANÁLISIS DE CONTRATOS DE SERVICIOS PÚBLICOS y las empresas NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA suscribieron las actas acuerdos que contienen los términos de la renegociación llevada a cabo y establecen las condiciones de adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas, las que fueron ratificadas por los Decretos Nros. 1039 del 5 de agosto de 2009, 82 del 3 de febrero de 2009 y 2017 del 25 de noviembre de 2008.

El proceso de renegociación de los contratos de concesión citados se debió al fracaso de los planes de negocios previstos por los operadores privados y al incumplimiento de las metas comprometidas,

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



especialmente en materia de inversión y de mantenimiento de los bienes concesionados.

La renegociación contractual estableció límites mínimos de inversión o "pisos", pero bajo ninguna circunstancia pretendió erigirse como medida normal o esperable de inversión, descontando que las concesionarias asumirían los riesgos necesarios que permitieran el salto incremental de calidad que los servicios ferroviarios requerían.

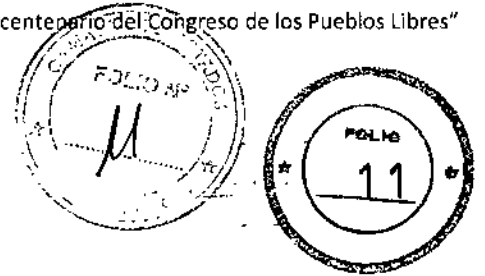
Así, los hechos han demostrado que las empresas se han ajustado al mero cumplimiento de estas metas sin vislumbrarse un compromiso mayor para el crecimiento del propio sistema, resultando entonces insuficiente para revertir la tendencia negativa que el sistema mostraba desde antes de la renegociación.

Con relación a la infraestructura dada en concesión, la misma se ha degradado de manera significativa, llevando a la red al límite de lo necesario para circular con los trenes de cargas y poder cumplir con los compromisos presentes y de corto plazo de las empresas controladoras del ferrocarril, reduciéndose las velocidades medias de circulación en la mayoría de los ramales y dejando prácticamente abandonados aquéllos donde no hay circulación comercial.

La situación resulta aún más preocupante al considerar la escasez de la garantía del cumplimiento del contrato y el hecho de que el monto asegurado en las pólizas de caución, no permitirán siquiera cubrir montos mínimos por mantenimiento no realizado una vez producida la extinción del contrato de concesión por cumplimiento de los plazos contractuales establecidos, hecho que

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



se vería agravado ante una eventual resolución por culpa del concesionario si se considera el también escaso monto del capital social de cada concesionaria.

Asimismo, es dable destacar que tanto la producción agrícola, como la minera y la cementera han crecido en toneladas más rápido que las toneladas transportadas del ferrocarril, evidenciando que el transporte ferroviario no ha logrado acompañar el crecimiento económico del resto de los sectores. En algunos casos, la tasa de crecimiento de las toneladas producidas ha duplicado a la tasa de crecimiento de toneladas transportadas por el ferrocarril de cargas.

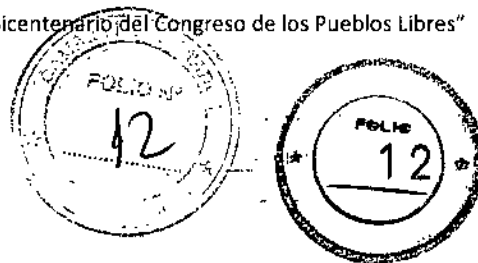
En consecuencia, el modo ferroviario de cargas renegociado no solo no ha podido acompañar el crecimiento de la producción de los productos masivos, sino que tampoco logró captar demanda de bienes manufacturados en general que compense la tendencia ya señalada.

El cuadro de situación que hemos descripto pone de manifiesto la necesidad de rever los vectores del sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas argentino, siendo el escenario actual y los requerimientos de este sistema distintos de los existentes al momento de la renegociación de los contratos en el marco de la Ley N° 25.561, habiendo esta última agotado los objetivos planteados oportunamente, sin satisfacer las necesidades actuales del servicio.

Por otra parte, por el Decreto N° 430 del 22 de marzo de 1994 se aprobó el Contrato de Concesión y sus Anexos suscripto por el entonces señor MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS con FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA (en formación) para la concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



correspondiente al Grupo de Servicios N° 6 (Línea BELGRANO NORTE) de FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A.

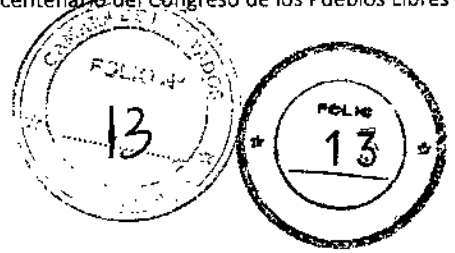
Asimismo, por el Decreto N° 2608 del 22 de diciembre de 1993 se aprobó el Contrato de Concesión y sus Anexos suscripto por el entonces señor MINISTRO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS con METROVIAS SOCIEDAD ANÓNIMA (en formación) para la concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO juntamente con los de la Línea URQUÍZA de FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A.

Por último, por el Decreto N° 532 del 27 de marzo de 1992, el PODER EJECUTIVO NACIONAL convocó a los gobiernos provinciales en cuyos territorios se asentaran los ramales ferroviarios, en actividad o clausurados, cuya nómina se incorporó al mismo como Anexo I, a efectos de que manifestaran su interés en que le sea transferida en concesión la explotación integral de los mismos, en los términos del artículo 4° del Decreto N° 666 del 1 de septiembre de 1989.

Teniendo en cuenta la situación descrita respecto a los contratos de concesión de transporte ferroviario de cargas y la necesidad de establecer un sistema de administración de la infraestructura ferroviaria más eficiente en todo el territorio nacional, que permita una mejor planificación de las inversiones y un adecuado mantenimiento de la infraestructura, resulta necesario que el PODER EJECUTIVO NACIONAL adopte las medidas pertinentes a los fines de reasumir la plena administración de la misma, así como también 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

4

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



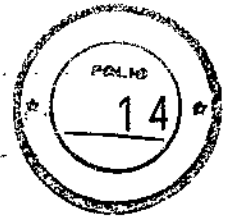
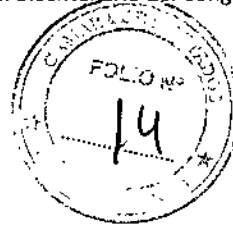
contratos de concesión suscriptos con NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, aprobados por los Decretos Nros. 994/92, 1144/91 y 2681/92, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscriptos con METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA Y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, aprobados por los Decretos Nros. 2608/93 y 430/94, así como los contratos de concesión suscriptos con las provincias en el marco del Decreto N° 532/92 actualmente vigentes.

Por otro lado, resulta apropiado establecer la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino, permitiendo de esta manera aumentar el tráfico y la competitividad en el sector, y debiendo a tal efecto el PODER EJECUTIVO NACIONAL crear el Registro de Operadores de Carga en el que podrán inscribirse aquellas personas físicas o jurídicas que cuenten con la capacidad técnica y operativa para operar los servicios ferroviarios de cargas.

En el intenso trabajo efectuado en los últimos años han ocupado un rol central en la implementación de las políticas en materia de transporte ferroviario, por las competencias que ellas tienen asignadas, la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA.

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



La Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352 sancionada en el año 2008, fundada en las experiencias internacionales más destacadas para el sector, introduce el concepto de separación horizontal del sistema ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios de transporte de pasajeros y de cargas.

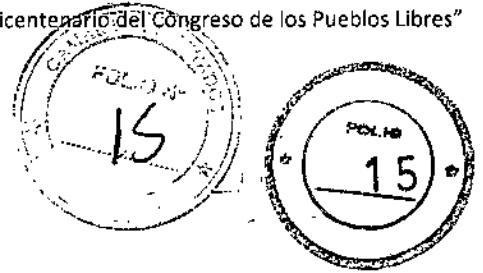
Así, por el artículo 7° de la Ley N° 26.352, se creó la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 y sus modificatorias que le fueran aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tiene a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

Es dable destacar que dicha sociedad ha asumido la prestación directa de los servicios ferroviarios de la línea SARMIENTO en el año 2013, y teniendo en cuenta la mejora notable en la calidad del servicio prestado por el ESTADO NACIONAL en esta línea, se le adjudicó el pasado 2 de marzo del año 2015 también la operación en forma directa de las líneas MITRE, GENERAL ROCA, BELGRANO SUR y SAN MARTÍN.

Asimismo, por el artículo 2° de la Ley N° 26.352 se creó la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 y sus modificatorias que le fueran aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el

X

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Por otra parte, mediante el Decreto N° 566 del 21 de mayo de 2013 se constituyó la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, bajo el régimen de la Ley N° 19.550 y sus modificatorias y las normas de su Estatuto, la que tiene por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos, terminales de carga y servicios de telecomunicaciones y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el FERROCARRIL GENERAL BELGRANO y de los sectores de la red ferroviaria nacional que en un futuro se le asignen.

Teniendo en cuenta el lugar estratégico y central que dichas sociedades ocupan actualmente en el desarrollo de las políticas en materia ferroviaria, resulta necesario coordinar las distintas funciones y competencias que ellas tienen asignadas a los fines de alcanzar una implementación más eficiente y ágil de estas medidas, garantizando así un sistema de transporte ferroviario más sólido, sustentable, seguro y eficiente.

Asimismo, resulta apropiado lograr una articulación entre los actuales concesionarios y la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, a los fines de lograr un funcionamiento más integrado de todo el sistema ferroviario.

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



Es dable destacar que el modelo que se pretende implementar por la presente medida, se asimila al instaurado en la República Francesa, en donde se ha procedido a reunificar el sistema ferroviario de ese país, poniéndolo a cargo de la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), convertida en un gran *holding* ferroviario público, en cuyo interior funcionan DOS (2) nuevas divisiones SNCF Mobilités (operadora) y SNCF Réseau (infraestructura), y cuyo directorio está compuesto por representantes de estas últimas.

En consecuencia, se propone constituir la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales N° 19.550 y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la Ley N° 26.352 y por el Decreto N° 566/13, y la articulación de todo el sector ferroviario nacional, proponiendo prácticas y líneas de acción coordinadas entre ellas, aprobando las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante estas sociedades controladas, supervisando su implementación y ejecutando cualquier otra función que haga al cumplimiento de sus objetivos.

Asimismo, se propicia una composición de SEIS (6) miembros para el Directorio de la sociedad que se constituye por la presente ley, quedando entonces este conformado por un representante de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE designado por dicho Ministerio, por el señor Presidente del Directorio de la ADMINISTRACIÓN DE

X



*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO o de la sociedad que la reemplace en el futuro, por el señor Presidente del Directorio de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO o de la sociedad que la reemplace en el futuro, por el señor Presidente del Directorio de BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA o de la sociedad que la reemplace en el futuro y DOS (2) representantes designados por el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE a propuesta de las organizaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

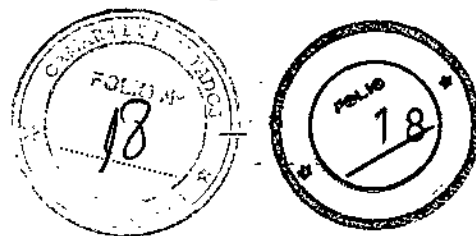
El ESTADO NACIONAL es titular de certificados nominativos equivalentes al CIENTO POR CIENTO (100%) del capital social de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

La sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá a su cargo la integración y la articulación de las distintas funciones y competencias que tienen asignadas la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, adquiriendo entonces el carácter de sociedad controlante de estas últimas.

En dicho marco, se considera conveniente transferir a la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO los certificados nominativos que representan el CIENTO POR CIENTO (100%) del capital social de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, propiedad del ESTADO NACIONAL.

4

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



Por otro lado, el artículo 2° del Decreto N° 566/13 establece que BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA estará integrada por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, por la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

En el Anexo II de la Resolución N° 471 del 31 de mayo de 2013 del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE se prevé que las acciones que representan el CUARENTA POR CIENTO (40%) del capital social de BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA corresponden a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, que las acciones que representan el TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) del capital social corresponden a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y las restantes acciones que representan el VEINTICINCO POR CIENTO (25%) del capital social corresponden a la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Tal como ha quedado expresado en los párrafos precedentes, teniendo en cuenta que la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá a su cargo la integración y articulación de las distintas funciones y competencias que tienen asignadas la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, adquiriendo entonces el carácter de sociedad controlante de estas últimas, se considera conveniente transferir a la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, las acciones que representan el capital social de la

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO en la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA.

Asimismo, el ESTADO NACIONAL es titular de las acciones que representan el DIECISÉIS POR CIENTO (16%) del capital social en NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA.

A los fines de lograr un funcionamiento más apropiado y coordinado del sistema ferroviario, también resulta conveniente transferir las acciones de titularidad del ESTADO NACIONAL a la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Es dable destacar que el presente proyecto de ley se propicia en el marco de lo establecido en la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352 que tiene por objeto el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que se fijan.

El artículo 2° de la ley citada en el párrafo anterior crea la ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO disponiendo que la misma tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Sin embargo, y a los fines de garantizar una operación más efectiva y eficiente de los servicios de transporte ferroviario resulta conveniente otorgar a dicha sociedad la facultad de asignar el mantenimiento de la

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes a los propios operadores de dichos servicios o a terceros, teniendo en cuenta las necesidades del sistema y la capacidad técnica de los mismos.

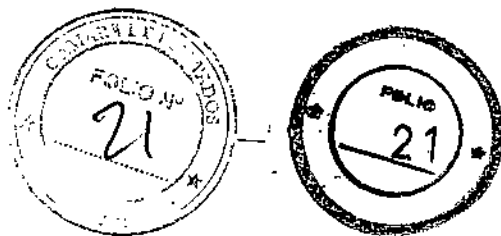
En consecuencia, corresponde modificar los incisos b) y c) del artículo 3° de la Ley N° 26.352, incorporando el inciso m) al citado artículo 3° otorgando dicha facultad y asignándole la competencia de mantener la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de circulación de trenes a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y a la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, cuando se las asigne la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, modificando a tal efecto el artículo 7° y el artículo 8° de la Ley N° 26.352 y el artículo 1° del Decreto N° 566/13.

Asimismo, resulta apropiado prever en el inciso b) del artículo 3° de la Ley N° 26.352 la posibilidad de que la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO pueda acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios, teniendo en cuenta que ciertas obras resultan necesarias e imprescindibles a los fines de una operación eficiente y en condiciones de seguridad del servicio.

Por otro lado, considerando que el Decreto N° 566/13 prevé como objeto de la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos, terminales de carga y servicios de

△

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



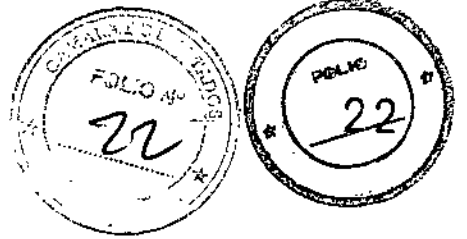
telecomunicaciones y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el FERROCARRIL GENERAL BELGRANO y de los sectores de la red ferroviaria nacional que en un futuro se le asignen, y siendo entonces dicha sociedad la que ejerce las competencias específicas en materia de transporte ferroviario de carga, resulta necesario modificar el inciso a) del artículo 8° de la Ley N° 26.352, suprimiendo la competencia de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO vinculada a la asunción, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, de la prestación de los servicios ferroviarios de carga.

Asimismo, y atento a la gran cantidad de material rodante adquirido por el ESTADO NACIONAL en el último tiempo, muchos de los cuales están próximos a arribar a nuestro país, resulta necesario modificar el inciso c) del artículo 8° de la Ley N° 26.352, a los fines de prever la competencia de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de administrar y disponer no solo del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria, sino también de los que adquiriera o incorpore en un futuro por cualquier título.

Por último, en el marco de la reorganización del sistema ferroviario dispuesta por el presente Proyecto de Ley, resulta apropiado modificar el objeto de la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, a los fines de que la misma tenga a su cargo la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de cargas, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*

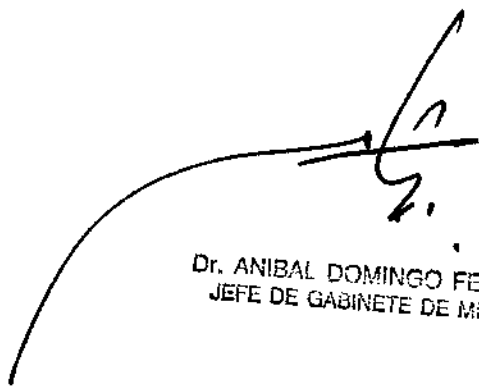


de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, pudiendo realizar asimismo todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas y no solo del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el FERROCARRIL GENERAL BELGRANO, tal como lo prevé el artículo 1° del Decreto N° 566/13, acentuando de esta manera la presencia del Estado en todo el sistema nacional de transporte de cargas.

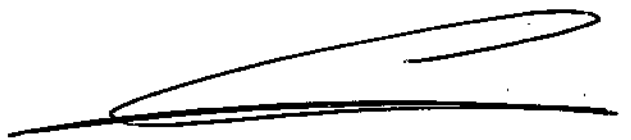
En virtud de los fundamentos expuestos precedentemente y reconociendo que resulta una función indelegable del Estado asegurar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en condiciones de eficiencia, se solicita a Vuestra Honorabilidad la pronta sanción del presente proyecto de ley.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

MENSAJE N° 424

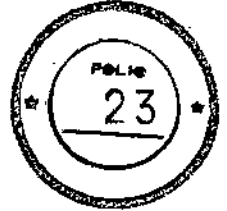


Dr. ANIBAL DOMINGO FERNANDEZ  
JEFE DE GABINETE DE MINISTROS



Com. ANIBAL FLORENCIO RANDAZZO  
MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA NACIÓN ARGENTINA, REUNIDOS EN CONGRESO, ...  
SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY:

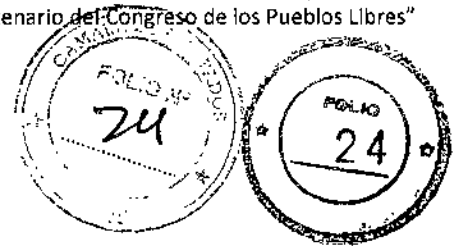
ARTÍCULO 1º.- Declárase de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

ARTÍCULO 2º.- Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del ESTADO NACIONAL.
- b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario.
- c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte.
- d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad.
- e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario.

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



- f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad.
- g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

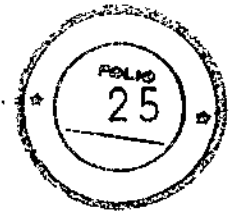
ARTÍCULO 3°.- EL PODER EJECUTIVO NACIONAL deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscriptos con NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, aprobados por los Decretos Nros. 994 del 18 de junio de 1992, 1144 del 14 de junio de 1991 y 2681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscriptos con METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, aprobados por los Decretos Nros. 2608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, 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.

ARTÍCULO 4°.- Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, de modo que

X



*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

A tal fin, el PODER EJECUTIVO NACIONAL creará un Registro de Operadores de Carga.

ARTÍCULO 5°.- Dispónese la constitución de la sociedad "FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO", en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales N° 19.550 (t.o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la Ley N° 26.352 y por el Decreto N° 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

ARTÍCULO 6°.- La sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Proponer prácticas y líneas de acción coordinadas entre la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA.
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la sociedad

△

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y supervisar su implementación.

c) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

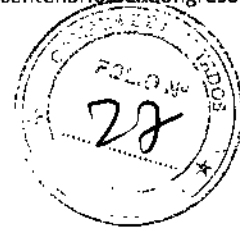
ARTÍCULO 7°.- EI PODER EJECUTIVO NACIONAL aprobará los Estatutos Sociales de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO creada por esta ley, con sujeción a sus pautas, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la misma, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE.

ARTÍCULO 8°.- EI MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE supervisaré el desenvolvimiento de FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

ARTÍCULO 9°.- La dirección y administración de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO estará a cargo de un Directorio integrado por UN (1) representante de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE designado por dicho Ministerio, el señor Presidente del Directorio de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor Presidente del Directorio de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor Presidente del Directorio de BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA o de la sociedad que la reemplace en el futuro y DOS (2) representantes designados por el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE a

△

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



propuesta de las organizaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

ARTÍCULO 10.- El régimen presupuestario, económico – financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5°, será determinado en su respectivo Estatuto.

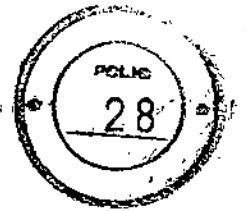
ARTÍCULO 11.- Las relaciones laborales de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

ARTÍCULO 12.- La sociedad que se crea por el artículo 5° estará sometida a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la Ley N° 24.156. En la gestión de sus asuntos deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover los mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

ARTÍCULO 13.- Transfiérense a la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, creada por el artículo 5° de la presente, los certificados nominativos que representan el CIENTO POR CIENTO (100%) del capital social de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, propiedad del ESTADO NACIONAL, las acciones que representan el CUARENTA POR CIENTO (40%) del capital social correspondientes a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y las acciones que representan el TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35%) del capital social

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



correspondientes a la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO en la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y las acciones que representan el DIECISÉIS POR CIENTO (16%) del capital social en NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, propiedad del ESTADO NACIONAL.

ARTÍCULO 14.- Sustitúyense los incisos b) y c), del artículo 3° de la Ley N° 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

"b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios.

c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre."

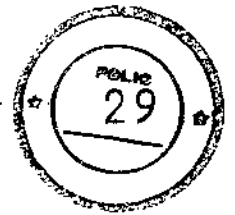
ARTÍCULO 15.- Incorpórase al artículo 3° de la Ley N° 26.352, como inciso m), el siguiente:

"m) La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros."

ARTÍCULO 16.- Sustitúyese el artículo 7° de la Ley N° 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

X

*El Poder Ejecutivo*  
*Nacional*



"ARTÍCULO 7°.- Créase la sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO.

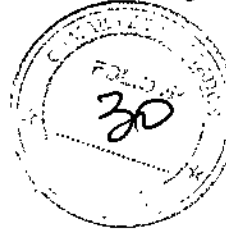
La sociedad OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente."

ARTÍCULO 17.- Sustitúyense los incisos a) y c) del artículo 8° de la Ley N° 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

"a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al ESTADO NACIONAL, así como nuevos servicios que se creen.

△

# *El Poder Ejecutivo Nacional*



c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiriera o incorpore en el futuro por cualquier titulo.”.

ARTÍCULO 18.- Incorporáanse al artículo 8° de la Ley N° 26.352, como incisos e) y f), los siguientes:

“e) Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO.

f) Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO.”.

ARTÍCULO 19.- Sustitúyese el artículo 1° del Decreto N° 566 del 21 de mayo de 2013, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 1°.- Dispónese la constitución de la sociedad “BELGRANO CARGAS Y LOGISTICA SOCIEDAD ANONIMA”, en la órbita del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, bajo el régimen de la Ley N° 19.550 de Sociedades Comerciales - t.o. 1984- y sus modificatorias y las normas de su Estatuto, la que tendrá por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

X

*El Poder Ejecutivo  
Nacional*



FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas."

ARTÍCULO 20.- La presente ley se reglamentará en el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días a partir de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.

ARTÍCULO 21.- Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL.



Dr. ANIBAL DOMINGO FERNANDEZ  
JEFE DE GABINETE DE MINISTROS



Cont. ANIBAL FLORENCIO RANDAZZO  
MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE