

SESIONES ORDINARIAS

2015

ORDEN DEL DÍA N° 1893

Impreso el día 1° de abril de 2015

Término del artículo 113: 14 de abril de 2015

COMISIONES DE TRANSPORTES, DE OBRAS PÚBLICAS Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

SUMARIO: **Política** de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas. Declaración de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina. Constitución de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. (2-P.E.-2015.)

- I. **Dictamen de mayoría.**
- II. **Dictamen de minoría.**
- III. **Dictamen de minoría.**
- IV. **Dictamen de minoría.**

I

Dictamen de mayoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Decláranse 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.

Art. 2° – 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;
- 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 y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 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 suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferropxpresso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes.

Art. 4° – Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

La modalidad de acceso abierto para la operación de los servicios ferroviarios de cargas permitirá que cualquier operador pueda transportar la 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.

Art. 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 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales 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 26.352 y por el decreto 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

Art. 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 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.

Art. 7° – El 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.

Art. 8° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 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 propuesta de las asociaciones sindicales con personería gremial representativas del sector ferroviario y un (1) representante de los usuarios designados por el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 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.

Art. 11. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 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 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.

Art. 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 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, Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 14. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3° de la ley 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.

Art. 15. – Incorpóranse al artículo 3° de la ley 26.352, como incisos *m)* y *n)*, los siguientes:

- m)* La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí o por intermedio de los operadores ferroviarios a los que se les asigne dicha tarea;
- n)* La diagramación de los servicios y en su caso la aprobación de los diagramas presentados por los operadores de carga o de pasajeros.

Art. 16. – Sustitúyese el artículo 7° de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 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.

Art. 17. – Sustitúyense los incisos *a)* y *c)* del artículo 8° de la ley 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;
- c)* Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera o incorpore en el futuro por cualquier título.

Art. 18. – Incorpóranse al artículo 8° de la ley 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.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 1° del decreto 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 Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 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 Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Art. 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.

Art. 21 – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

María E. Zamarreño. – Edgardo F. Depetri. – Roberto J. Feletti. – Mariela Ortiz. – Dulce Granados. – Eric Calcagno y Maillmann. – Gladys B. Zoto. – Graciela E. Boyadjian. – Gustavo Fernández Mendía. – María L. Alonso. – Andrés R. Arregui. – María E. Balcedo. – Luis M. Bardeggia. – Luis E. Basterra. – María del Carmen Bianchi. – Juan Cabandié. – Jorge A. Cejas. – José A. Ciampini. – Luis A. Cigogna. – Marcos Cleri. – Alfredo C. Dato. – Osvaldo E. Elorriaga. – Anabel Fernández Sagasti. – Andrea F. García. – María T. García. – Claudia A. Giaccone. – Mauricio R. Gómez Bull. – Carlos S. Heller. – Griselda N. Herrera. – Ana M. Ianni. – Manuel H. Juárez. – Juan C. Junio. – Pablo F. Kosiner. – Carlos M. Kunkel. – Teresita L. Madera. – Gustavo Martínez Campos. – Oscar Anselmo Martínez. – Mario A. Metaza. – José R. Mongeló. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Juan M. Pedrini. – Martín A. Pérez. – Carlos G. Rubin. – Walter M. Santillán. – Ricardo A. Spinozzi. – Federico A. Sturzenegger. – José R. Uñac. – Alex R. Ziegler.

En disidencia parcial:

Diego Mestre. – Marcelo D'Alessandro. – Héctor R. Daer. – Laura Esper. – Eduardo A. Fabiani. – Miguel A. Giubergia. – Fabián D. Rogel. – Luis F. Sacca. – Felipe C. Solá.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES DIPUTADOS GIUBERGIA, SACCA, ROGEL Y MESTRE

Señor presidente:

Venimos a manifestar nuestra disidencia parcial al dictamen de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda considerado en el mensaje del Poder Ejecutivo 424 registrado bajo expediente 2-P.E.-2015, por el cual se declara de interés público nacional, y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan las siguientes modificaciones al proyecto de ley:

Sobre la declaración de interés público y su desarrollo

Los ferrocarriles son un servicio estratégico para el desarrollo de la República Argentina. Nuestro país tiene una vasta historia en torno del crecimiento de los pueblos a la vera de las vías. En los 90 se desgazaron los trenes al son de “ramal que para ramal que cierra”. Las provincias recibieron algunos ramales para su explotación y mantenimiento, sin la transferencia de los capitales económicos que pudieran solventar su actividad. Hoy, con esta norma, el Estado nacional se transfiere los trenes para su explotación. Las provincias reclamamos inversiones, desarrollo, mantenimiento y explotación real de la totalidad de los ramales. La vida de muchos pueblos está supeditada al tren.

Por ello, consideramos que no es una mera diferencia semántica utilizar el concepto de “servicio público” en lugar de “interés público” propuesto por el gobierno nacional. El interés público implica la regulación por normas de carácter privado, en tanto que el servicio público implica la obligación de explotación de manera regular, continua y en todo el territorio.

Como correlato de lo hasta aquí expuesto, en las mismas situaciones se encuentran los distintos talleres ferroviarios, los que tuvieron su momento de esplendor, y hoy se encuentran abandonados o subutilizados en su capacidad operativa. Y esto es algo que debe estar indefectiblemente contemplado en el presente proyecto. Es por ello que proponemos la siguiente modificación:

Artículo 1º: Declárase como servicio público y 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 internacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación del empleo.

El Estado nacional destinará fondos para lograr la reactivación de los talleres de reparación y reacondicionamiento de las formaciones, herramientas, partes y repuestos, y todo componente que resulte necesario para la operación del transporte ferroviario en sus distintas modalidades.

Sobre la conformación del directorio de la sociedad

Ha sido una constante de estos doce años el intento por reducir el rol del Congreso de la Nación a una mera escribanía. No obstante lo cual, desde el radicalismo nos mantenemos fieles a nuestros principios republicanos y vamos a seguir defendiendo los derechos de todos los argentinos, que no es otra cosa que hacer respetar la Constitución Nacional.

Conforme lo expresa el artículo 42 de nuestra Constitución Nacional es obligación de este Parlamento regular en forma adecuada “los procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos en el marco regulatorio de los servicios públicos de competencia

nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios, y de las provincias interesadas, en los organismos de control”.

El texto propuesto hace caso omiso de esos preceptos y deja fuera de esta empresa al Congreso, a las provincias y a los usuarios. Es por ello que proponemos la modificación siguiente a la redacción del artículo 9°:

Artículo 9°: La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado será dirigida y administrada por un directorio integrado por cinco (5) miembros, uno de los cuales será el presidente, otro vicepresidente y los restantes vocales. Los miembros del directorio deberán acreditar antecedentes técnicos y profesionales en la materia. Su designación será realizada del siguiente modo:

- a) Uno de los directores será designado por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Otro por el Honorable Congreso de la Nación;
- c) Otro por las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
- d) Otro será designado previa elección entre los candidatos propuestos por las asociaciones de usuarios que tengan ámbito de actuación en la ciudad de Buenos Aires y, cuanto menos, diez (10) provincias del territorio nacional;
- e) El último será designado por la Secretaría de Transporte a propuesta de las asociaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

La reglamentación determinará los procedimientos para la realización de estas designaciones así como la forma de elección del presidente y vicepresidente y los requisitos que en cada caso deberán acreditarse. En todos los casos deberá designarse un miembro titular y un suplente, que reemplazará al anterior en caso de que cesara en sus funciones.

A los efectos de determinar la incompatibilidad de los miembros del directorio éstos serán considerados “funcionarios públicos”.

No podrán ser designados como directores:

- a) Los condenados por delitos dolosos;
- b) Los fallidos o concursados, no rehabilitados;
- c) Los alcanzados por inhabilitaciones de orden ético-profesional;
- d) Los que se encuentran desempeñando cargos electivos nacionales, provinciales o municipales.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares se tenga presente la fundamentación de esta disidencia parcial en el momento de aprobación del dictamen y se tenga en cuenta la redacción que se propone.

Miguel Á. Giubergia. – Luis Sacca. – Fabián D. Rogel. – Diego Mestre.

FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES DIPUTADOS SOLÁ, DAER, FABIANI Y DE LA SEÑORA DIPUTADA ESPER

Señor presidente:

En primer lugar señalamos una distinción previa:

ESQUEMA CUATRIPARTITO

“Trenes Argentinos” es la denominación que agrupa desde 2014 a un conjunto de empresas ferroviarias estatales de la Argentina responsables respectivamente de:

1. Operación de servicios de pasajeros.
2. Administración de la infraestructura.
3. Servicios de cargas y logística.
4. La gestión de personal.

Si bien todos sus componentes se encuentran bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, no integran una unidad administrativa.

Desde la liquidación de Ferrocarriles Argentinos, durante el gobierno de Carlos Saúl Menem, la Argentina había dejado de contar con una empresa ferroviaria nacional. El antecedente de Trenes Argentinos fue la creación, en 2008, de la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF). Estas empresas tuvieron una actividad secundaria hasta que, durante la gestión de Florencio Randazzo al frente de la cartera de Transporte, se hicieron cargo directa o indirectamente de cinco de las siete líneas de los ferrocarriles metropolitanos del Gran Buenos Aires.

En 2013 se sumaron a las anteriores la Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios (ARHF) –creada a partir de la estructura de Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima, empresa escindida de Ferrocarriles Argentinos durante la privatización de los servicios– y Belgrano Cargas y Logística (BCyL), empresa creada para operar líneas de carga reestatizadas.

“Trenes Argentinos” está integrada por las siguientes 4 empresas cada una de las cuales tiene su propia estructura y autoridades:

1. Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (ex SOFSE).
2. Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (ex ADIF).
3. Trenes Argentinos Recursos Humanos (ex ARHF).
4. Trenes Argentinos Cargas y Logística (ex BCyL).

Las líneas de los ferrocarriles metropolitanos del Gran Buenos Aires operadas por la Operadora Ferroviaria a través de los privados Argentren y Corredores Ferroviarios también utilizan la marca Trenes Argentinos.

Las cuatro administraciones

1. *Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (legalmente Operadora Ferroviaria S.E.)* es una sociedad del Estado argentino creada en 2008 encargada de la prestación de los servicios de transporte ferroviario que le sean asignados, tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, incluyendo el mantenimiento del material rodante. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario. La ley 26.352 de febrero de 2008 reorganiza la actividad ferroviaria en la Argentina creando dos sociedades del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Operadora Ferroviaria SOFSE (hoy Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria). Posteriormente el decreto 752 del 6 de mayo de 2008 complementó la ley por lo que a partir de fines del año 2008 SOFSE comenzó a desarrollar su tarea.

2. *Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (legalmente Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.)* es una Sociedad del Estado argentino creada por ley de 2008 encargada de la administración de la infraestructura ferroviaria de ese país. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario.

3. *Trenes Argentinos Cargas y Logística (legalmente Belgrano Cargas y Logística S.A.)* es una empresa pública argentina de transporte ferroviario de cargas. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario.

4. *Trenes Argentinos Recursos Humanos (legalmente Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios)* es una empresa pública argentina especializada en la gestión de personal. Fue creada en 2013 por disposición del Ministerio del Interior y Transporte como continuidad de Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima (FGBSA), que había sido escindida de Ferrocarriles Argentinos en 1993 para la privatización de servicios de cargas pero que con los años terminó abocada al pago de sueldos. La administradora es una sociedad anónima con participación estatal mayoritaria (SAPEM), aunque está prevista su conversión en sociedad del Estado. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario y al personal de las líneas ferroviarias metropolitanas del Gran Buenos Aires operadas por Argentren y Corredores Ferroviarios, además del Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF). Anteriormente empleó al personal de la UGOFE y UGOMS.

Qué propone el proyecto de ley

Se crea una nueva sociedad del Estado “Ferrocarriles Argentinos” que pasará a ser una sociedad controlante de las actuales empresas.

Para lo cual asume para sí los paquetes o porcentajes accionarios –técnicamente “certificados nominativos del capital social”– que el Estado ya tiene en las actuales empresas:

1. Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (legalmente Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.): Cede su 100 %

2. Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (legalmente Operadora Ferroviaria S.E.): Cede su 100 %

3. Trenes Argentinos Cargas y Logística (legalmente Belgrano Cargas y Logística S.A.) - Composición Infraestructura Ferroviaria (40 %) Operadora Ferroviaria (35 %) Administración General de Puertos (25 %): Cede su 100 %

4. El 16 % estatal que tienen las empresas privadas: Nuevo Central Argentino (Grupo Aceitera General Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Grupo Techint) y Ferrosur Roca (Cofesur –80 %–, Estado nacional Argentino –16 %– y el 4 % restante del personal de Ferrosur Roca): Ceden sus respectivos 16 % estatal.

Se crea una sociedad del Estado “Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado” en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte cuyas funciones y competencias son coordinar a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima que ya existen y en nada modifican la ley 26.352 vigente hasta la fecha. Es decir sólo cambia la dirección y administración de lo ya existente por la legislación vigente.

Además entra dentro de su órbita la función de aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora del transporte ferroviario que conforme a la ley 26.352 estaba en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios conforme al artículo 14, inciso a), competencia que luego pasa al Ministerio del Interior y Transporte (decreto 874/2012).

Como dijo la presidenta en el mensaje de apertura de las sesiones ordinarias nada se avanza en la estatización sino que se reordena la dirección y administración de los ferrocarriles a partir de la creación de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Es decir, este proyecto de ley viene a constituir un *holding* de tres organismos ferroviarios que son ADIF S.E. –que es la encargada de la infraestructura–, SOFSE –que es la operadora ferroviaria–, Belgrano Cargas y Logística S.A. en un 100 % en manos del Estado. Además lo integran las acciones que representan el 16 % del capital social de Nuevo Central Argentino S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A. Estas sociedades y en los porcentajes mencionados se transfieren a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Bajo el paraguas de Ferrocarriles Argentinos –dentro del Ministerio del Interior y Transporte– quedarán las distintas sociedades ferroviarias del Estado (Sociedad Operadora Ferroviaria del Estado, Administración de Infraestructuras Ferroviarias y el Belgrano Cargas). La dirección de Ferrocarriles Argentinos tendrá un direc-

torio integrado por un representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte, el presidente del directorio de la Administración de Infraestructura Ferroviaria, el presidente del directorio de la Operadora Ferroviaria, el presidente del directorio del Belgrano Cargas y dos representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las organizaciones gremiales inscritas y representativas del sector ferroviario.

Son 18 artículos que crean a la Sociedad del Estado Ferrocarriles Argentinos y arman un nuevo esquema para los trenes de carga. Las estatizaciones no son tales ya que todo queda abierto a una renegociación.

El proyecto reestatiza, ya que hace un cambio de manos de lo que ya tiene hoy. Respecto a las empresas privadas en el artículo 3° del proyecto de ley se prevé asumir la administración de la infraestructura ferroviaria y los contratos de concesión de transporte de pasajeros. En realidad y bien leído no estatiza nada. Si bien su redacción es confusa; lo que queda claro es que por un lado pasa la “administración” pero no pasa la “concesión”.

En virtud de los fundamentos y razones expuestas, se plantea la disidencia al proyecto de ley bajo consideración.

Felipe C. Solá. – Héctor R. Daer. – Eduardo A. Fabiani. – Laura Esper.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y proyecto de ley del 17 de marzo de 2015 y, luego de su estudio, resuelven despacharlo favorablemente modificando alguno de sus aspectos.

María E. Zamarreño.

II

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 427 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el que se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado y, por las razones que se expondrán a continuación y las que oportunamente dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

CREACIÓN DE LA EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS S.E.

Artículo 1° – Créase la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que tendrá por objeto la explotación y gestión del servicio de ferrocarriles del Estado nacional.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. también tendrá a cargo la construcción y explotación de nuevas líneas que le asignen los poderes de la Nación.

CAPÍTULO I

Art. 2° – Los principios rectores del sistema ferroviario nacional serán:

1. *Servicio público:* Caracterízase como servicio público estatal al transporte ferroviario de pasajeros que será administrado y explotado por gestión directa del Estado.

2. *Servicio de interés público:* Caracterízase como servicio de interés público el servicio de transporte ferroviario de cargas.

3. *Titularidad en el Estado nacional:* El Estado nacional tiene a su cargo, de manera exclusiva y excluyente, la gestión de toda la infraestructura ferroviaria existente y la que en futuro construya o financie y del control de la circulación sobre la misma, tanto de los servicios propios, como de los que aún se encuentren concesionados.

4. Los prestadores y operadores de servicio de cargas, debidamente inscritos en un registro oficial que se creará al efecto, tendrán acceso abierto a la red ferroviaria nacional para transportar carga en su propio material rodante y de tracción. La autoridad de aplicación podrá otorgar autorización para la construcción de nuevas redes ferroviarias para la prestación de estos servicios.

5. *Herramienta estratégica:* El sistema ferroviario es una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana, el consumo energético equilibrado y sustentable, la renovación de la capacidad terrestre de transporte y la recuperación y generación de infraestructura de circulación.

6. *Indivisibilidad:* La red ferroviaria se considerará como un todo indivisible quedando por esta ley prohibidas todas aquellas modificaciones o cambios que impliquen o pudieran implicar la interrupción del modo, ya sea por la introducción de trochas distintas a las usadas en la región, o la construcción o modificación de obras, o la utilización de menores radios de curva, que impidan la circulación de los ferrocarriles tipo estipulados para la región.

7. *Federalismo:* Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener sentido federal y deberán articularse de manera estratégica mecanismos de participación e integración con las provincias y municipios.

8. *Regionalismo*: Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener articulación con la política de la Unasur, el Mercosur y los países vecinos, procurando una política de integración regional territorial a través del ferrocarril.

9. *Multimodalidad*: Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán articularse con otros sistemas de transportes como una herramienta de soberanía de la Nación, a los fines de lograr la integración de las distintas regiones del país e impulsar y potenciar sus economías, contemplando las necesidades de consumo y de transferencia y procurando una mejor utilización de los recursos públicos.

10. *Promoción del desarrollo de la industria ferroviaria*: Se promueve la producción para el abastecimiento interno y la exportación de material ferroviario. Asimismo se alienta el diseño y la ingeniería argentina para la producción de elementos necesarios para la prestación del servicio ferroviario entendiéndose a la red ferroviaria como un elemento más de desarrollo productivo y estratégico.

CAPÍTULO II

Conformación de la empresa

Art. 3° – La autoridad de aplicación de la presente ley es la Secretaría de Transporte de la Nación dependiente del Ministerio del Interior y Transportes de la Nación, o cualquier otro organismo que la reemplace en el futuro.

Art. 4° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. quedará constituida e iniciará sus tareas antes de los ciento ochenta días (180) de sancionada la presente ley.

Art. 5° – La Secretaría de Transporte de la Nación, con la asistencia técnica de la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., rescindirán por incumplimiento los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A. aprobados por decretos 994/92, 1.144/91 y 268/92, así como también los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532/92.

Dispónese la realización de una auditoria sobre el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por Metrovías S.A. y Ferrovías S.A. (decretos 2.608/93 y 430/94) y sobre la situación económica financiera de dichas concesionarias. La auditoria estará a cargo de la Auditoría General de la Nación, la que deberá elevar su informe dentro de los ciento ochenta (180) días de sancionada la presente ley. De constatarse incumplimientos graves por parte de las concesionarias o una situación económica financiera que ponga en peligro la normal prestación del servicio, el Poder Ejecutivo nacional deberá proceder a su rescisión de forma inmediata.

En caso de corresponder se adoptarán las medidas sancionatorias y las acciones legales pertinentes.

Art. 6° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. se regirá por la ley 20.705, las disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables, y las normas de su estatuto. Estará sujeta a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156 y al Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional dispuesto por el decreto 1.023/2001, lo que deberá ser contemplado en el estatuto y reglamento que a tal efecto se dicte.

Art. 7° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. gozará de autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo y tendrá plena capacidad jurídica para actuar en todos los ámbitos del derecho público y privado.

Art. 8° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá sede social en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su sede administrativa donde convenga el directorio de la empresa, pudiendo también tener sedes provinciales o regionales, representaciones o agencias en cualquier lugar del país o del exterior.

Art. 9° – Dispóngase la fusión por absorción de Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), Operadora Ferroviaria S.E. (OFSE), como también de esta última en su calidad de continuadora de la sociedad Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios Sociedad Anónima con participación estatal mayoritaria, y de Belgrano Cargas Logística S.A., en los términos previstos en el artículo 82 y siguientes de la Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias, resultando Ferrocarriles Argentinos S.E. la entidad absorbente, debiendo las primeras disolverse sin liquidarse.

Art. 10. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. articulará las políticas del sector con las provincias, municipios, regiones y áreas metropolitanas, tendiendo a la cooperación para el desarrollo armónico y estratégico del sistema ferroviario en todo el país.

Art 11. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. elaborará un plan financiero en el que considerará el inventario de la empresa, los activos recuperables, los ingresos propios, los fondos ferroviarios y los ingresos por el presupuesto nacional.

El patrimonio que se transfiera a la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., a efectos de su administración y resguardo, lo es libre de toda deuda. La totalidad de los bienes se declaran inembargables.

El patrimonio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. estará constituido por:

1. Los bienes que se le transfieran a partir de la rescisión de los contratos con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios o que hayan asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

2. Los bienes de las empresas absorbidas Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), la Operadora Ferroviaria S.E. (OFSE), de ésta última en su calidad de continuadora

de la Administradora de Recursos Humanos Ferrovios S.A. con participación estatal mayoritaria, y de Belgrano Cargas y Logística S.A.;

3. Los bienes del Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (Cenacaf).

4. Los bienes del patrimonio ferroviario que se encuentran en jurisdicción de la Agencia de Administración de Bienes del Estado, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

5. El canon y/o créditos que tenga contra las empresas concesionarias o que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual hasta la rescisión de los contratos que se dispone por esta ley.

6. Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

7. Los bienes muebles e inmuebles que realicen por propia administración o por terceros sobre la propiedad del Estado nacional, o cualquier servicio o actividad ferroviaria, cuyo depositario fuera la ex empresa de Ferrocarriles Argentinos, antes de la concesión de los servicios.

8. Los bienes muebles, inmuebles, inmateriales, marcas, registros, patentes de la empresa cuya titularidad sea del Estado nacional.

9. Los productos y rentas derivadas de la explotación de los bienes que administre.

10. Los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciba, y los demás fondos, bienes o recursos que puedan serle asignados bajo cualquier título, fondos fiduciarios y préstamos nacionales o internacionales.

11. La totalidad de lo producido por el patrimonio ferroviario en razón de pago de multas, cánones y cualquier otro recurso vinculado con los bienes a su cargo.

12. Los recursos provenientes de tributos e impuestos nacionales, provinciales y municipales; y/o cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

13. Los recursos asignados por el gobierno nacional en el presupuesto anual de la Nación.

Quedan exceptuados los bienes y servicios radicados en jurisdicciones portuarias, aunque fueran propiedad del Estado nacional.

Art. 12. – La desafectación y/o disposición de bienes inmuebles que formen parte del patrimonio ferroviario del Estado nacional requerirá la previa sanción de una ley aprobatoria del Congreso de la Nación.

La Auditoría General de la Nación deberá adoptar los recaudos pertinentes para producir un informe con periodicidad anual sobre la gestión de las autoridades competentes en todo lo relativo a la administración, transferencia, desafectación y eventual disposición de los bienes inmuebles que constituyen el patrimonio

ferroviario del Estado nacional, se encuentren o no concesionados.

Art. 13. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. dispondrá, para el restablecimiento de la infraestructura ferroviaria, la realización de obras bajo la modalidad de mano de obra intensiva, hasta que el directorio disponga que están dadas las condiciones óptimas de funcionamiento.

Art. 14. – El personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., se conformará por:

1. El personal de carrera de las empresas, entes u organismos citados en el artículo 11 de la presente ley, excluyendo las unidades ejecutoras provinciales.

2. El personal de convenio, transferido, o fuera de convenio, de aquellos concesionarios a los que les fuese suspendida o revocada la concesión o que hagan abandono de la misma, a consideración del directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., previo análisis de antecedentes y necesidades.

3. El personal de las cooperativas que se integren a la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. El personal de la ex Ferrocarriles Argentinos despedido por la disolución de la empresa.

5. El personal idóneo para el desarrollo de los objetivos de eficiencia, profesionalismo e desarrollo tecnológico que deberá ser incorporado mediante concurso público.

CAPÍTULO III

Obligaciones y funciones de la empresa

Art. 15. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes obligaciones:

1. Crear su propia estructura orgánica y funcional; dictar los reglamentos internos y las normas de control y de auditoría interna de la empresa y dictar las normas para la contabilidad de la empresa y régimen de contrataciones de conformidad con el artículo 6° de la presente ley.

2. Inventariar sus bienes, y aceptar los bienes en devolución al Estado nacional de los concesionarios privados o que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

3. Publicitar sus decisiones, contratos, anexos y todo otro acto jurídico que realice la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. Proponer anualmente al Poder Ejecutivo nacional y al Poder Legislativo de la Nación, sus programas de planeamiento, ferroviario, presupuesto y balance general de gastos.

5. Evaluar y diseñar los planes de inversión.

6. Controlar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y del plan de infraestructura, material rodante y equipos.

7. Iniciar las acciones legales que resultaren pertinentes frente a todo hecho o acto que afectare o

pudiere afectar el desenvolvimiento de los servicios o el patrimonio estatal.

8. Entablar negociaciones sobre salarios y condiciones de trabajo con las asociaciones sindicales que representen a los trabajadores de la empresa, determinar incentivos y otros premios cuando su directorio lo considere pertinente.

9. Formalizar los convenios con organizaciones de la sociedad civil sin fines de lucro; universidades públicas nacionales u otros organismos estatales dedicados al desarrollo ferroviario, para el cumplimiento de sus objetivos.

10. Capacitar a su personal en el desarrollo de nuevas tecnologías y modalidades operativas para optimizar el servicio.

11. Autorizar las servidumbres que no resulten obligadas por la presente ley.

12. Intervenir y participar en los nuevos proyectos legislativos y reglamentarios relacionados a la obsolescencia, actualización técnica u operativa y modernización de los bienes bajo su responsabilidad.

Art. 16. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes funciones:

1. Administrar y disponer la utilización de los recursos que genere su gestión y que asigne la ley de presupuesto y otras leyes especiales.

2. Impulsar el transporte multimodal según las regiones productivas, contemplando las necesidades de consumo y de transferencia, y articulando con otros sistemas de transportes la mejor utilización de los recursos públicos.

3. Determinar, asignar, adquirir y contratar obras y servicios, necesarios para el funcionamiento de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. en el marco de la legislación vigente y de conformidad con el artículo 6 de la presente ley.

4. Registrar patentes y obtener licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria.

5. Otorgar poderes generales y especiales. Sus apoderados judiciales podrán asumir el rol de querellantes ante los tribunales del fuero criminal de la Nación o de las provincias sin necesidad de poder especial.

6. Participar en los organismos internacionales vinculados a la temática ferroviaria y a todo tipo de transporte que favorezca el desarrollo multimodal, dándole especial preponderancia a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles (ACPF) y a la integración con los países que componen la UNASUR.

7. Participar de las instancias jurisdiccionales del país que propongan modificaciones de trazas, construcción de pasos a nivel, construcción de nuevas estaciones y medidas de seguridad, entre otras cuestiones relacionadas a los ferrocarriles.

8. Habilitar un registro de denuncias de usuarios, empleados u obreros del riel, vecinos y/o funcionarios para que se registren e investiguen los ilícitos cometidos o que se cometan contra el patrimonio de la empresa de ferrocarriles o del Estado.

9. Impulsar la participación de usuarios del sistema de transporte ferroviario en los asuntos de la empresa en articulación con el sistema previsto en el capítulo V.

Art. 17. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. realizará las tareas de control, supervisión y fiscalización en materia de seguridad e investigación de accidentes o incidentes o de todo acto que afectare o pudiera afectar el patrimonio de ésta, a través de funcionarios designados por el directorio de la misma, quienes podrán acceder sin previo aviso a todo el ámbito ferroviario, incluso el que aún esté concesionado, trátase de instalaciones, equipos, material rodante, infraestructura y demás dependencias de carácter técnico operativo, y tendrán las atribuciones necesarias para recolectar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

Art. 18. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. adoptará las normas ISO 9000 sobre calidad y gestión continua de calidad, para evaluar periódicamente los tiempos de entrega y niveles de servicio de la empresa.

CAPÍTULO IV

Dirección de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

Art. 19. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. será administrada por un directorio compuesto por 5 miembros: un (1) representante del Poder Ejecutivo nacional que ejercerá la presidencia; un (1) representante del Consejo Federal del Transporte a cargo de la vicepresidencia; dos (2) representantes de los trabajadores; y un (1) representante de los usuarios.

Éste funcionará sólo con la presencia de todos sus miembros. Cada miembro del directorio tendrá un voto. Sus decisiones se adoptarán por mayoría simple.

Art. 20. – El mandato de los miembros del directorio será de dos (2) años, pudiendo ser reelectos por un período. La elección de los mismos se efectuará en forma escalonada, no pudiendo renovarse más de dos miembros en forma simultánea. Estos tendrán dedicación exclusiva en sus funciones. En caso de vacancia de un cargo, será designado un nuevo miembro, cuyo nombramiento se hará sólo por el término que reste hasta cumplirse el mandato del miembro que dejó el cargo vacante.

Art. 21. – El quórum se constituirá con la presencia de la mitad más uno de sus miembros. Cada miembro del directorio tendrá un voto. El presidente o quien lo reemplace tendrá doble voto en caso de empate. Las decisiones del directorio se adoptarán por mayoría simple.

Art. 22. – *Incompatibilidades.* No podrán ser designados directores de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. quienes:

1. Se encuentren alcanzados por las incompatibilidades previstas en el capítulo V de la ley 25.188 de ética en el ejercicio de la función pública y sus modificatorias.

2. Hayan sido condenados por delitos de lesa humanidad.

3. Hayan sido condenados por los delitos de robo, defraudación, estafa, quiebra dolosa o fraudulenta, malversación de fondos públicos o privados, falsificación de instrumentos públicos o privados, o cualquier otro delito contra la administración pública, como también delitos cometidos en ocasión, o para facilitar, promover o encubrir alguno de los delitos enunciados.

4. Quienes se encuentren inhabilitados judicialmente para ejercer empleos públicos.

5. Sean titulares o accionistas de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

6. Sean integrantes de órganos de dirección, administración o fiscalización de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

7. Sean familiares por consanguinidad hasta el cuarto grado o por afinidad hasta el segundo con los titulares, accionistas, o integrantes de órganos de dirección, administración o fiscalización de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

Art. 23. – Forma de elección y remoción de los miembros del directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.:

1. El Poder Ejecutivo designará su representante conforme criterios de idoneidad, transparencia y eficiencia, en la forma en que éste determine y podrá ser removido por el voto de la mayoría simple de cada una de las Cámaras del Honorable Congreso de la Nación.

2. El representante del Consejo Federal del Transporte será seleccionado y podrá ser removido por el consejo de acuerdo a los mecanismos establecidos por el mismo.

3. Los representantes de los trabajadores ferroviarios serán elegidos por no menos del 5 % del total de trabajadores, a partir de la obtención de mayoría simple en la asamblea de trabajadores, siempre que acrediten no menos de 6 meses de antigüedad; pudiendo ser removidos por el mismo mecanismo. Las asambleas se realizarán por línea eligiendo un representante por cada 200 trabajadores, los cuales a su vez, elegirán al miembro del directorio que los represente. Se deberán celebrar en forma obligatoria por lo menos dos asambleas por año donde el representante de los trabajadores pueda informar sobre su actividad o pueda solicitarse

su remoción, así como para la elección o remoción de delegados al efecto.

4. El representante de los usuarios será elegido por la mayoría simple de los pasajeros que se organizarán en asambleas por línea siempre que las mismas entidades reúnan al menos el 5 % del total de pasajeros; pudiendo ser removido por el mismo mecanismo. Para el ingreso a la asamblea de pasajeros se deberá acreditar la condición de pasajero frecuente con la exhibición de la constancia que equivalga a boletos nominales durante los últimos seis meses.

Art. 24. – Los directores de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. no podrán desarrollar actividades privadas directamente vinculadas con las funciones que cumplen en ésta hasta tres años de vencido su mandato.

Art. 25. – El presidente del directorio es responsable de la administración de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y ejercerá la representación de ésta, salvo caso de impedimento o ausencia transitoria, que será reemplazado por el vicepresidente.

Art. 26. – Los funcionarios responderán civil y penalmente por cualquier acto de fraude que afecte los intereses de la empresa y por el irregular desempeño de sus funciones, inclusive con su patrimonio personal.

Art. 27. – Los miembros del directorio tendrán remuneraciones acordes con sus funciones, teniendo un valor equivalente la categoría A del escalafón para el personal civil de la Administración Pública Nacional, conforme al decreto 2.098/08 del convenio SINEP.

Art. 28. – El directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes funciones:

1. Ejecutar las normas legales y reglamentarias.

2. Dictar los reglamentos de funcionamiento operativo, funcionamiento administrativo y contrataciones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

3. Seleccionar el personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., fijándole sus tareas, remuneraciones y condiciones de trabajo, según la estructura orgánica de ésta y las leyes y convenios colectivos de trabajo vigentes.

4. Controlar el uso de los fondos asignados en el presupuesto anual de la empresa.

5. Tener una propuesta de tarifa social para los recorridos que lo ameriten, previa consulta y participación del Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario citado en el capítulo V.

6. Contratar los servicios de consultoría, de locación de servicios, de proveedores o contratistas, y cualquier otra contratación teniendo en cuenta especialmente la capacidad técnica, solvencia moral y financiera de los prestadores. Los procedimientos de licitación se regirán por el Reglamento de Contrataciones que sancione el directorio de la empresa.

7. Elaborar el presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y confeccionar su memoria y balance en forma anual.

8. Formular una propuesta de habilitación, clausura temporaria o definitiva y de reubicación de ramales, desvíos y otros servicios, y elevársela al Poder Ejecutivo nacional. La Secretaría de Transporte de la Nación, con la intervención de los organismos especializados que determine la reglamentación y con la participación del Consejo Federal del Transporte, resolverá sobre dichas propuestas dentro de un plazo de ciento veinte (120) días a contar desde la elevación efectuada por la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

9. Requerir la declaración de utilidad pública de los bienes necesarios para el tendido de nuevas líneas o ampliación de las existentes a los Poderes Ejecutivo y Legislativo.

10. Registrar los movimientos de pasajeros y carga que efectúa la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., y publicar los mismos por medios públicos.

Para poder cumplir con estas funciones el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. lo hará de acuerdo a los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

CAPÍTULO V

Ente de control

Art. 29. – Créase el ente regulador de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., en adelante el ERFA, como entidad autárquica en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional, con capacidad de derecho público y privado, y plena autonomía funcional, para la regulación y el control de todas las actividades ferroviarias, en todo el territorio nacional, frente al cual el Poder Ejecutivo nacional sólo podrá actuar por recurso de alzada y por razones de ilegitimidad.

Art. 30. – El ERFA estará integrado y dirigido por un directorio constituido por siete (7) miembros, que durarán cuatro (4) años en sus funciones. Los miembros del directorio serán considerados funcionarios públicos que se desempeñarán con dedicación exclusiva, provenientes: dos (2) de la designación del Poder Ejecutivo nacional con acuerdo de ambas Cámaras del Congreso de la Nación, dos (2) por el Consejo Federal del Transporte, uno (1) por los usuarios, dos (2) por los trabajadores ferroviarios.

Art. 31. – Formas de selección del directorio del ERFA:

1. Para elegir sus representantes, el Poder Ejecutivo Nacional constituirá una comisión integrada por un representante del Poder Ejecutivo nacional, un representante de la Auditoría General de la Nación y un representante del Defensor del Pueblo de la Nación, que realizará un concurso de oposición y antecedentes para la designación de estos cargo, otorgando amplia difusión a la convocatoria.

2. El Consejo Federal del Transporte designará dos directores de acuerdo a los mecanismos establecidos por el consejo.

3. Las asambleas de usuarios elegirán a un director, conforme a lo especificado en el artículo 23.

4. Las asambleas de trabajadores elegirán a dos directores, conforme a lo especificado en el artículo 23.

La elección de los mismos se efectuará en forma escalonada, no pudiendo renovarse más de tres miembros en forma simultánea. Estos tendrán dedicación exclusiva en sus funciones. En caso de vacancia de un cargo, será designado un nuevo miembro, cuyo nombramiento se hará solo por el término que reste hasta cumplirse el mandato del miembro que dejó el cargo vacante.

Art. 32. – El Poder Ejecutivo nacional designará, entre sus dos representantes, al presidente del directorio del ERFA, cuyo mandato será de dos (2) años, reelegible sólo por un período consecutivo y quien ejercerá la representación legal del organismo y, a su vez, el Consejo Federal del Transporte elegirá al vicepresidente, de entre sus representantes cuyo mandato será también de dos años, reelegible sólo por un período consecutivo, el que reemplazará al presidente en caso de incapacidad o ausencia.

Art. 33. – Los miembros del directorio del ERFA tendrán remuneraciones acordes con sus funciones, teniendo un valor equivalente la categoría A del escalafón para el personal civil de la Administración Pública Nacional, conforme al decreto 2.098/08 del convenio SINEP.

Art. 34. – Los postulantes a la dirección del ERFA deberán presentar declaración jurada de acuerdo a lo que establece el artículo 6° de la Ley de Ética de la Función Pública, 25.188, y declarar la nómina de asociaciones civiles y sociedades comerciales que integren o hayan integrado en los últimos diez (10) años y cualquier otro tipo de compromiso que pudiera afectar su imparcialidad o generar conflicto de intereses por actividades propias, de sus cónyuges, de sus ascendientes y de sus descendientes en primer grado. Al terminar su mandato cada director del ERFA deberá efectuar idéntica declaración jurada que al postularse.

Art. 35. – Incompatibilidades para ser nombrados directores de ERFA, las mismas que las mencionadas en el artículo 22 de la presente ley.

Art. 36. – Cese y remoción del directorio del ERFA:

Los miembros del directorio del ERFA tendrán estabilidad en el cargo mientras dure su mandato. Sólo cesarán en sus funciones o serán removidos del cargo de mediar alguna o algunas de las siguientes circunstancias:

- a) Renuncia;
- b) Vencimiento del mandato;
- c) Haber sido condenado por delito doloso con condena firme;
- d) Mal desempeño;
- e) Razones de salud o cualquier otra afección que torne imposible el ejercicio del cargo.

En el caso de los miembros designados por el Poder Ejecutivo nacional, sólo podrán ser removidos por el Poder Ejecutivo, que elaborará la solicitud de forma fundada, previo sumario administrativo instruido por la Procuración del Tesoro de la Nación, y luego de ser oídos la Auditoría General de la Nación y el Defensor del Pueblo, quienes tendrán pleno acceso a las actuaciones. El director removido de esta forma podrá interponer acción de amparo por ante la primera instancia de la Justicia Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal. La medida cautelar que pudiera decretarse será apelable con efecto devolutivo.

Los directores del ERFA nombrados por el Consejo Federal del Transporte, las asambleas de usuarios y trabajadores estarán sujetos a los mecanismos de remoción establecidos en el artículo 23 de la presente ley.

Producida una vacante, en un plazo no mayor a treinta (30) días hábiles deberá realizarse el procedimiento para ocupar el cargo de director de ERFA establecido en la presente ley.

Art. 37. – El ERFA tendrá las siguientes funciones:

1. Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones y funciones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y todos aquellos prestadores y operadores del sector, dadas por esta ley.

2. Impulsar las acciones judiciales en función de los objetivos de la presente ley y de la demás legislación aplicable, así como del Régimen Nacional de Servicios Públicos.

3. Dictar normas reglamentarias y técnicas en el marco de su competencia.

4. Celebrar reuniones trimestrales con el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario.

5. Publicar las recomendaciones elaboradas a partir de los informes recibidos por el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario.

6. Colaborar con el Poder Ejecutivo nacional para el cumplimiento de la presente ley.

Para poder cumplir con estas funciones el ERFA dispondrá de una estructura administrativa adecuada, de acuerdo a los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

Art. 38. – El ERFA tendrá las siguientes atribuciones:

1. Aplicar a la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y a los operadores y prestadores del sector las multas previstas, y recomendar al Poder Ejecutivo nacional la aplicación de sanciones, o a los sectores correspondientes, la remoción de los directores de la empresa y participar en la modificación de aquellas normas técnicas, económicas y contables que así lo justifiquen;

2. Auditar la contabilidad regulatoria de la empresa y emitir un dictamen sobre los programas de desarrollo de proveedores locales y vigilar su cumplimiento.

3. Fiscalizar la ejecución del plan de inversiones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. Recomendar al Poder Ejecutivo nacional la intervención cautelar del servicio por fundadas razones de emergencia.

5. Verificar la información que la empresa deberá entregarle al ente en los plazos y formas que establezca.

6. Participar en la elaboración y difusión de los pliegos de licitación pública y en la evaluación de las ofertas a las mismas según la presente ley, con carácter no vinculante.

7. Controlar las contrataciones y las licitaciones públicas o compulsas de precios que haga la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

8. Tramitar los reclamos de la población en general y resolver las controversias que resulten de éstos, a través de un procedimiento que respete los principios de celeridad, publicidad, debido proceso y defensa.

9. Presentar en forma anual un balance económico social de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. al Poder Legislativo de la Nación; el cual luego de su análisis por éste será puesto a disposición del público en general en la red informática.

10. Elaborar su presupuesto anual.

11. Tomar todas las medidas que preserven su patrimonio.

12. Recibir el presupuesto elaborado por el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario e incorporarlo en su presupuesto anual.

13. Brindar acceso a la información amplia, adecuada, comprensible y veraz, sobre el desempeño de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. a través de la red informática.

Art. 39. – El patrimonio del ERFA se integrará de:

1. Aportes anuales del Tesoro nacional.

2. Subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciban.

3. Intereses o beneficios resultantes de la gestión de sus bienes.

Art. 40. – Creación del Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario. Créase, como órgano consultivo no vinculante del Ente Regulador de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. (ERFA) el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario, cuyo cometido será realizar un relevamiento y evaluación sobre las condiciones de prestación y explotación de los servicios ferroviarios de titularidad del Estado nacional, a fin de obtener un diagnóstico integrado del sistema ferroviario.

El abordaje se centrará en cuestiones tales como:

1. Estado de conservación de bienes muebles e inmuebles.

2. Programación y cumplimiento de tareas y rutinas de mantenimiento y reparaciones de infraestructura, material rodante y equipos.

3. Seguridad operativa.

4. Capacitación del personal operativo.

5. Calidad del servicio.

6. Condiciones de seguridad para los usuarios.

7. Accesibilidad a personas con discapacidad.

8. Calidad de la gestión de los concesionarios y/u operadores y posibles responsabilidades contractuales por incumplimiento.

9. Niveles de actuación, control y fiscalización por parte de los organismos y entes públicos ferroviarios. Grado de detección y aplicación de penalidades por faltas o incumplimientos.

Art. 41. – *Composición*. El consejo estará integrado por nueve (9) miembros, cada uno de los cuales tendrá derecho a un voto, que se distribuirán de la siguiente manera:

- a) Tres (3) representantes de las asociaciones de defensa de usuarios y consumidores;
- b) Dos (2) representantes de las organizaciones de la sociedad civil de defensa y recuperación de los ferrocarriles;
- c) Dos (2) representantes de cuerpos colegiados oficiales de técnicos o especialistas en la materia;
- d) Dos (2) representantes de universidades públicas con especialidad o tecnicatura en la materia.

Art. 42. – *Dedicación en el cargo. Duración del mandato*. Los representantes del consejo tendrán una dedicación *part time* pudiendo realizar cualquier otra actividad que no sea incompatible con el desempeño de la tarea aquí establecida. Durarán (un) 1 año en el cargo con posibilidad de ser reelegidos.

Art. 43. – *Remuneración*. La representación en el consejo es *ad honorem*. Sin embargo, el consejo deberá cubrir gastos de viajes, representación y cualquier otro que pudiera surgir en el ejercicio de la función de miembro del cuerpo.

Art. 44. – *Presupuesto*. El consejo deberá dictarse su propio presupuesto y presentarlo al directorio del ERFA.

Art. 45. – *Autonomía funcional*. El consejo gozará de autonomía funcional, no pudiendo ser intervenido por el Poder Ejecutivo nacional, quien tampoco podrá avocarse cuestiones de competencia, ni dictarle instrucciones o reglamentos para su desempeño, más que la convocatoria a efectos de su conformación.

Art. 46. – *Autoridades. Reglamento*. El consejo elegirá a su presidente, vicepresidente y secretario por

mayoría de votos y dictará su propio reglamento interno para cumplir los objetivos fijados en la presente ley.

El reglamento interno será aprobado por el voto afirmativo de la mayoría absoluta de sus miembros.

Art. 47. – *Incompatibilidades*. No podrán ser designados miembros del consejo aquellos que hayan estado vinculados, en cualquier grado o carácter, a prestadores del servicio ferroviario o a empresas proveedoras de equipos, materiales o servicios a los ferrocarriles, o alguna de sus sociedades controlantes o controladas, en los diez (10) años anteriores a su postulación, salvo el caso de los trabajadores del servicio.

Art. 48. – *Informe semestral*. El consejo deberá realizar un informe semestral con el repaso de todas las actividades realizadas, las constataciones que correspondan a los objetivos propios de su conformación, y las conclusiones y recomendaciones que estimen corresponder. Dicho informe será presentado ante el directorio del ERFA, la Auditoría General de la Nación y las comisiones de Transporte de ambas Cámaras del Congreso de la Nación. Podrá *a posteriori* ser convocado a dar explicaciones por cualquiera de esas instituciones.

Art. 49. – *Facultades. Atribuciones*. A los efectos de poder desarrollar la tarea encomendada, el consejo tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- a) Tomar conocimiento directo de toda la documentación y/o información relativa a las contrataciones, negociaciones y renegociaciones, programaciones, bases estadísticas, grabaciones, reportes técnicos, auditorías, actas, denuncias, ejecución de obras e inversiones, erogaciones del Estado nacional, y todo lo relativo al estado, funcionamiento y continuidad del servicio bajo análisis, pudiendo requerirla/s a los poderes del Estado, a cualquier organismo o miembro de la administración pública nacional, provincial o municipal, a entes centralizados, descentralizados, autónomos y/o autárquicos, a los concesionarios u operadores, o a cualquier sujeto o entidad privada, los que no podrán oponer en ningún caso reserva o confidencialidad;
- b) Conocer, en particular, el estado de los expedientes judiciales o actuaciones administrativas que pudieran servir al cumplimiento de su cometido, y solicitar remisión de copias que deberán ser proporcionadas en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles;
- c) Solicitar la colaboración y asesoramiento técnico de organismos públicos, y de personas, instituciones u organismos no gubernamentales especializados en la materia objeto de estudio;
- d) Instrumentar los mecanismos necesarios para ampliar los canales de discusión y participación ciudadana y de usuarios en el proceso;

- e) Convocar a participar a las administraciones provinciales, comunales o municipales interesadas;
- f) Implementar un registro de denuncias de usuarios, empleados u obreros del riel, vecinos y/o funcionarios;
- g) Llevar registros estadísticos de los movimientos de pasajeros y de cargas, frecuencias, inventario de bienes muebles e inmuebles del sistema ferroviario, o cualquier información de utilidad;
- h) Proporcionar a la población en general y a los usuarios en especial el libre acceso a la información amplia, adecuada, comprensible y veraz;
- i) Adoptar toda otra medida que pueda contribuir a la consecución de sus fines.

Art. 50. – El ERFA deberá convocar dentro del plazo de treinta (30) días desde su constitución, a la conformación del consejo y designación de autoridades.

Art. 51. – *Publicidad.* Las consideraciones y recomendaciones finales, de carácter no vinculante, deberán darse a publicidad por medios de libre acceso a la información de usuarios y la ciudadanía en general.

CAPÍTULO VI

Disposiciones transitorias

Art. 52. – El Poder Ejecutivo nacional deberá en el plazo de treinta (30) días de la promulgación de esta ley, nombrar a su representante en el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.; quien deberá activar los mecanismos necesarios para la designación de los restantes miembros del directorio de la empresa, el que deberá quedar conformado dentro del plazo de (30) días, a partir de la designación de aquél.

Art. 53. – Cumplido el objetivo del artículo anterior, dentro del plazo de los sesenta (60) días siguientes, dicho directorio de la empresa presentará a la Secretaría de Transporte de la Nación su proyecto de estructura orgánico-funcional de la misma y de las escalas salariales previstas para la planta de personal, de acuerdo a los niveles que sean asignados a los respectivos cargos. Este proyecto deberá ser aprobado, con las modificaciones que estime la Secretaría de Transporte de la Nación, dentro de los treinta (30) días de su presentación, y a los veinte (20) días de dicha aprobación, entrará en funcionamiento el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. con todas las capacidades, derechos y obligaciones que emerjan de esta ley.

Art. 54. – Dentro del plazo de los noventa (90) días siguientes a su entrada en funcionamiento, el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. deberá elevar, para su aprobación, el presupuesto correspondiente al año en curso, en caso de corresponder de acuerdo a los plazos fijados por el Poder Ejecutivo en virtud de la Ley de Administración Financiera de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.

Art. 55. – La idoneidad operativa del personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. deberá acreditar-

se y será evaluada por el órgano interno que designe el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

Art. 56. – La Secretaría de Transportes de la Nación iniciará una investigación para recuperar toda documentación que respaldaba los inventarios al año 1991 y la correspondiente al período que va desde el año 1991 hasta el presente.

Art. 57. – A partir de la entrada en vigencia de la presente se disolverán todos los organismos creados que han tenido injerencia en la administración de los bienes ferroviarios y se investigará el destino dado a los bienes que fueron otorgados en custodia y los enajenados que no han sido rendidos.

Art. 58. – El Poder Ejecutivo nacional deberá realizar con carácter de urgente un inventario físico detallado, a nivel nacional de todos los bienes muebles, inmuebles o de cualquier especie, pertenecientes al sistema ferroviario nacional.

Art. 59. – El Poder Ejecutivo nacional deberá comparar los inventarios a que hace referencia el artículo precedente con los inventarios originales a partir de los cuales se realizó la privatización; y será responsable de iniciar las acciones judiciales correspondientes a fin de recuperar todos aquellos bienes existentes conforme a los inventarios mencionados en segundo término, en caso de que existan diferencias respecto de los actuales inventarios.

Art. 60. – La reglamentación de la presente ley deberá realizarse dentro del plazo de (30) días de entrada en vigencia de la presente ley.

Derogaciones

Art. 61. – Derógase toda norma que se contraponga a los términos de la presente ley.

Art. 62. – Quedan derogadas las obligaciones y funciones que en el ámbito ferroviario se le asignaran a la CNRT.

Art. 63. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.
Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

*Omar A. Duclós. – María V. Linares. –
Margarita R. Stolbizer.*

INFORME

Honorable Cámara:

El ferrocarril ha sido símbolo por excelencia de la constitución de los Estados-nación durante el último tercio del siglo XIX. Sus rieles se extendieron en todo el mundo pasando de 200.000 km en 1870 a poco más de 1.000.000 de km a principios del siglo XIX. La Argentina no estuvo aislada de esa historia. En 1857 comenzó a funcionar el primer ferrocarril, el Del Oeste, construido con capitales locales. Éste definió los primeros kilómetros de una extensa red ferroviaria que no terminaría de constituirse hasta la segunda mitad del siglo pasado, convirtiéndose en una de las principales

del mundo. Desde sus inicios, el ferrocarril fue colocado al servicio de distintas concepciones de desarrollo.

Un primer modelo es aquel que tuvo su primacía desde la unificación nacional hasta las primeras décadas del siglo pasado, en que se desarrolló un tipo específico de inserción de la Argentina en el mundo: como país capitalista, periférico y dependiente. Tal como lo cristaliza cualquier mapa de redes férreas de la Argentina del período, el sentido atribuido al transporte ferroviario era convertirlo en el motor de la consolidación del régimen agroexportador y, por tanto, su infraestructura se orientó al desarrollo de la vía atlántica, en desmedro de otros circuitos comerciales regionales. En este marco se cimentan las bases de lo que será una larga tradición en la política argentina, perceptible aún hoy: el capital foráneo que viene a nuestro país a invertir consigue cuantiosas concesiones del gobierno. Así se observan cesiones de tierras públicas, subsidios y prebendas, beneficios impositivos y de importación, tasa de ganancia de privados asegurada por el Estado. El correlato de estas licencias son grandes negociados a los agentes del gobierno intervinientes.

Un segundo momento lo constituyen los años de Yrigoyen con los ferrocarriles de fomento. El concepto “ferrocarril de fomento” trae aparejada la idea de promover las regiones, la interconexión, la unión del territorio nacional, la promoción de las economías regionales y el transporte de pasajeros. Esos ferrocarriles de fomento ligaron a la Nación y encontraron su máximo desarrollo en aquellos lugares donde el capital privado no tenía intensiones de inversión. El ferrocarril deja de ser pensado como vía de drenaje de la producción nacional al exterior para instaurarse una nueva premisa: “es fundamental al desenvolvimiento social, político y económico de la nación, el principio del dominio de los ferrocarriles del Estado y de la extensión de sus líneas” que “ha de considerarse principalmente como un instrumento de gobierno con fines de fomento y progreso de las regiones que sirven”. Podemos observar en el yrigoyenismo de los ferrocarriles de fomento, los cimientos del pensamiento peronista que motivará, años después, la creación de Ferrocarriles Argentinos y la estatización de los ferrocarriles, la creación de la Escuela Técnico Ferroviaria y de la Escuela de Ingeniería Ferroviaria, y la producción nacional de vagones y locomotoras. Para el año 1947, los kilómetros de ruta pavimentados alcanzaban apenas los 7.000 kilómetros, contra los 42.000 kilómetros de red ferroviaria.

No obstante, ese modelo de desarrollo de país, centrado en el transporte ferroviario como motor del progreso nacional encontró su fin en la segunda mitad del siglo XX. No puede atribuirse esto a un solo hecho; más bien representa un cambio de paradigma que aún no ha sido revertido. La construcción de la corporación de transporte carretero, como un actor político, social y económico nuevo, a partir de la década del '60 bajo el desarrollismo es el primer hito de esta nueva etapa.

El 28 de octubre de 1961 comenzó a implementarse en nuestro país el denominado Plan Larkin. El mismo recibe el nombre de un general del ejército norteamericano, Thomas Larkin, enviado al país como “asesor en transporte” por el Banco Mundial, el cual es convocado por el gobierno de Arturo Frondizi, cuyo ministro de Economía era Álvaro Alsogaray, para llevar adelante el cierre de ramales, talleres, fábricas y otros espacios de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, en lo que constituiría el comienzo del desguace del Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones. Los sindicatos respondieron con una huelga que duraría 42 días y que impediría implementar el plan por completo. A pesar de ello, un tercio de los ramales serían eliminados y 70 mil ferroviarios despedidos. Dejaron asimismo de correr trenes en la casi totalidad del ex Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (incluido su ramal más importante, desde La Plata hasta Mirapampa), ramales del ex Ferrocarril Patagónico, del Ferrocarril Roca y otros. Semejante política antinacional respondía, en lo que constituiría una señal más de nuestra estructura colonial y dependiente, a los intereses del capital norteamericano, el cual necesitaba imponer el autotransporte automotor como principal medio de transporte (la competencia del autotransporte automotor resulta uno de los ejes centrales para entender el desguace de nuestra red ferroviaria). Para ello resultaba fundamental desmembrar y desmantelar el Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones.

Las medidas esbozadas por el Plan Larkin fueron profundizadas durante el llamado Proceso de Reorganización Nacional, el cual llevo adelante otra serie de cancelaciones entre las que se cuentan los ramales La Plata-Avellaneda, La Plata-Pipinas, Laguna Paiva-Deán Funes y Córdoba-Cruz del Eje.

El punto máximo de esta política es el Consenso de Washington y su Ley de Reforma del Estado. Aquella célebre frase que pronunciara el ministro Domingo Cavallo anunciando que “los ferrocarriles eran un verdadero cáncer para el país por los costos que tenían” fue el triste anticipo de una realidad: en los '90 culminó con la destrucción del sistema de transporte ferroviario, pasando de 47.000 kilómetros de vías férreas (1957) a tan solo 27.000; de los 92.000 empleados, a tan sólo 15.000; y el lucrativo comercio de transporte de cargas fue traspasado al sistema carretero. Hoy el 95 % de las cargas se realizan por camión.

A partir de ese momento, el Estado renunció a la planificación estratégica y al papel fundamental de los ferrocarriles en la integración del territorio, su poblamiento, fomento social, cultural y desarrollo nacional. Fue erigido un nuevo sistema de concesiones, adjudicándose a operadores privados la totalidad de las líneas con la promesa de modernizar los servicios para hacerlos más rápidos, más seguros y menos costosos para el erario público. No obstante, nada de ello fue logrado.

La conclusión más desalentadora de la lectura de los informes de auditoría realizados entre 2002 y 2012 con respecto a la gestión del Estado en materia de transporte ferroviario es que en diez años de crecimiento económico no sólo no se revirtió el estado de deterioro en que quedó el sector luego de que en la década del '90 se concesionaran las líneas férreas a operadores del sector privado, sino que, por lo contrario, hubo un marcado empeoramiento.

Si bien el comportamiento estatal fue errático y no tuvo la guía de una visión estratégica, se pueden describir las siguientes conductas gubernamentales que por acción u omisión se sostuvieron a lo largo de los diez años:

- Se priorizó la continuidad del servicio y una situación estable con los empresarios y los sindicatos mayoritarios, por sobre todo otro objetivo, sacrificando incluso su calidad y sobre todo la seguridad de las personas.

- Se sostuvo la operación privada de los trenes, a través de concesiones o de unidades de gestión operativa.

- Se permitió un mayor deterioro del sistema ferroviario, de la mano de concesionarios que no cumplieron los compromisos contractuales en materia de mantenimiento de vías, material rodante y señalamiento.

- Sistemáticamente se consintieron incumplimientos de los concesionarios, sin hacer efectivas las sanciones correspondientes, y se mantuvieron o renovaron contratos aun cuando hubo causales para su rescisión, lo que sólo se aplicó de forma excepcional y luego de terribles tragedias como la de Once.

- Las obras e inversiones se financiaron con fondos públicos, pero en la mayoría de los casos se ejecutaron a través de los concesionarios u operadores, sin que los procedimientos utilizados garantizaran los principios de competencia, concurrencia, transparencia y publicidad.

- Con un costo fiscal creciente, se sostuvieron las tarifas a los usuarios y se asumieron gastos de operación que estaban a cargo de los concesionarios u operadores, en algunos casos directamente los salarios.

- Se transfirieron crecientes subsidios al sector mediante procesos de asignación cuestionables, sin control sobre la rendición de cuentas ni evaluación de los resultados o del impacto.

- Se ignoraron las necesidades y los reclamos de los usuarios, se suspendió el uso de los parámetros de calidad como medida para evaluar el desempeño de los concesionarios tomándolos sólo a fines estadísticos, y crónicamente se incumplieron las metas legales de accesibilidad.

El Estado debe asumir el costo de recomponerlo, que se mide en cientos de vidas y miles de millones de pesos, tan sólo para recuperar su capacidad operativa. Salta a la luz que la decisión política de rescindir las concesiones ha sido la resultante de la presión pública a raíz de ciertos incidentes desencadenantes, junto a la

imposibilidad de seguir operando un sistema colapsado, más que de una política pública elaborada sobre la base de una planificación adecuada. Esta “estatización de última instancia” ocurre luego de haberse contratado y recontratado a empresarios incumplidores, luego de haberse desatendido reiteradas recomendaciones de la AGN, y luego de terribles accidentes en los que muchas personas perdieron la vida.

El Estado ha otorgado, sin el debido control, subsidios al transporte, que además ha sido uno de los sectores más beneficiados por estas transferencias. En TBA, por ejemplo, el subsidio pasó de ser una fuente minoritaria de ingresos (33 % en 2003) a ser su principal sustento (75 % en 2009). Las cifras colosales que se han erogado en subsidios en todo el sector de transporte ferroviario de pasajeros –llegando a \$ 4.708 millones en 2012– no han tenido una contrapartida de mejora del servicio ni han impedido su deterioro o inseguridad. Más aún, los subsidios fueron remitidos a los concesionarios sin excepción, aun cuando ellos vulneraban de manera habitual y corriente las condiciones que el mismo Estado exigía para poder ser beneficiarios de dichos fondos. A su vez, los subsidios se concentraron en el ámbito del AMBA, en perjuicio de los usuarios del interior del país que siguen sufriendo la ausencia del tren y los altos costos del transporte urbano por colectivo.

Las autoridades gubernamentales no sólo subsidiaron sin hacer preguntas, ya que la CNRT se limitó a ejercer un mero control aritmético, sino que no llevaron a cabo en ningún caso una verificación exhaustiva del destino de esos fondos, de sus efectos, y de la relación entre los montos erogados y los resultados sobre la prestación del servicio. En cuanto a los fondos que el Estado transfirió a los concesionarios para inversiones y obras, la intermediación privada se hizo utilizando procedimientos que no garantizaban los principios de las contrataciones públicas. Los operadores realizaron contrataciones directas, en muchos casos bajo un infundado argumento de urgencia, sin respetar los principios de competencia, transparencia y publicidad.

La ley 26.352 fue sancionada con el objetivo de reordenar la actividad ferroviaria. Dicha norma crea dos sociedades del Estado:

- Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIFSE), facultada para gestionar todo lo relativo a la infraestructura, el patrimonio ferroviario y, al finalizar la concesión, los bienes concesionados a empresas privadas.

- Operadora Ferroviaria (SOFSE), responsable de prestar los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros que le fuesen asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

A la par de estos cambios, que en la práctica implicaron una reasignación de líneas ferroviarias entre diversos operadores existentes, el Estado empezó a tener una mayor intervención en el sector, principalmente mediante subsidios y compensaciones tarifarias, que

crecieron fuertemente a lo largo del período: de \$ 457 millones en 2005 a \$ 4.708 millones en 2012.

Incluso comparándolos con el crecimiento de los costos salariales del sector, principal destino de las transferencias (76,23 %), el aumento en los subsidios fue significativamente mayor. Mientras los salarios al personal del sector transporte se multiplicaron por 4 entre 2005 y 2012, los subsidios a las concesionarias crecieron 9 veces.

De la mano de una extrema laxitud de control estatal, los concesionarios ferroviarios incurrieron en graves incumplimientos en sus obligaciones de mantenimiento a lo largo de la década. Como consecuencia, se deterioraron la infraestructura y el servicio, con un impacto directo en la integridad y seguridad de las personas. Tanto en transporte ferroviario de pasajeros como de carga muestra que el incumplimiento fue la norma en el sector durante toda la década, con efectos sobre el mantenimiento y la seguridad a la vista.

Los concesionarios del sector de transporte de cargas incumplieron sistemáticamente el pago del canon de explotación. Aunque era causal de rescisión, el Estado no hizo efectivas las sanciones correspondientes sino que renegoció contratos o dilató el proceso de revisión, permitiendo la continuidad de las empresas en falta y la acumulación de deuda al Estado.

Desde el comienzo del sistema de concesiones en los años '90, el Estado ha sido complaciente frente al capital privado. Su actitud se hizo evidente no sólo en la falta de aplicación de multas sino en la forma en que sistemáticamente renovó contratos o mantuvo vigentes prolongados procesos de renegociación con empresas que habían incurrido en múltiples y repetidos incumplimientos contractuales. La cantidad de inobservancias de concesionarios registradas es abrumadora. El Poder Ejecutivo, sin embargo, ha hecho caso omiso de las reiteradas alertas, reaccionando tarde en todos los casos, por lo general luego de accidentes o tragedias, o grandes manifestaciones ciudadanas.

Los fondos públicos para inversiones fueron canalizados a través de los concesionarios, que no garantizaron el cumplimiento de principios de la administración pública para compras y contrataciones. Por otro lado, el Estado realizó la compra directa de material rodante y tractivo, en muchos casos obsoleto. Ambas formas de proceder obstaculizaron la mejora del servicio e impidieron el uso transparente, eficiente y eficaz de los fondos públicos involucrados.

La verificación de los índices de calidad del servicio que alguna vez existieron, aún con graves déficits de implementación y control, desaparecieron, a tono con una eterna declaración de emergencia ferroviaria, y pasaron a ser utilizados sólo con fines estadísticos. Por otra parte, el sistema ferroviario continuó siendo no accesible para las personas con capacidades diferentes, área en que los concesionarios mostraron un incumplimiento crónico.

Por todo lo expuesto, proponemos un proyecto de ley que se plantea avanzar en un nuevo paradigma del transporte ferroviario. Buscamos recolocar a los ferrocarriles en el corazón de un nuevo proyecto de desarrollo para el país, retomando las banderas de los ferrocarriles de fomento y de los ferrocarriles de producción nacional. Con ese objetivo, entendemos la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que tendrá por objeto la planificación, la explotación y la gestión directa del servicio ferroviario público de pasajeros. El sistema ferroviario es considerado un servicio que constituye una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana, el consumo energético equilibrado y sustentable, la renovación de la capacidad terrestre de transporte y la recuperación y generación de infraestructura de circulación. Asimismo, la red ferroviaria será considerada indivisible.

Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener sentido federal articulando, de manera estratégica, mecanismos de participación e integración con las provincias y municipios. También deberá contemplar la integración regional a través de la UNASUR, el Mercosur y los países vecinos.

En virtud de la integridad soberana, las políticas ferroviarias se articularán con los demás sistemas de transporte, logrando la integración interregional de nuestro país.

Nuestro proyecto establece la rescisión de todos los contratos vigentes con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios de cargas y la revisión del estado de cumplimiento de los concesionarios y operadores del servicio de pasajeros. En caso de corresponder se adoptarán las medidas sancionatorias y las acciones legales pertinentes. La Auditoría General de la Nación (AGN) examinará lo actuado debiendo remitir el dictamen correspondiente a la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas, en el ámbito del Congreso de la Nación.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que proponemos, se regirá por la ley 20.705, las disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables, y las normas de su estatuto. Estará sujeta a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. Además, dispondrá, para el restablecimiento de la infraestructura ferroviaria, la realización de obras bajo la modalidad de mano de obra intensiva, hasta que el Directorio disponga que están dadas las condiciones óptimas de funcionamiento.

Nuestro proyecto dispone, además, que sólo a través de una ley especial del Congreso de la Nación y un dictamen de la Auditoría General de la Nación podrá autorizarse la enajenación, el traspaso, la sesión o cualquier otra forma de enajenación de los bienes muebles e inmuebles del patrimonio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. Y toda vez que se asignen usos diferentes al ferroviario, o se constituyan derechos reales sobre bienes inmuebles ferroviarios, debe realizarse primero

una audiencia pública convocada conjuntamente por las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Senado de la Nación y de Transportes de la Cámara de Diputados, en el Congreso de la Nación, así como un dictamen de la Auditoría General de la Nación, dándose prioridad a los proyectos de interés social, en consulta con la comunidad involucrada y mediando el estudio de impacto ambiental pertinente.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. realizará las tareas de control, supervisión y fiscalización en materia de seguridad e investigación de accidentes o incidentes o de todo acto que afectare o pudiera afectar el patrimonio de ésta, pudiendo acceder sin previo aviso a todo el ámbito ferroviario, incluso el que aún esté concesionado, trátase de instalaciones, equipos, material rodante, infraestructura y demás dependencias de carácter técnico operativo, y tendrán las atribuciones necesarias para recolectar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad. También adoptará las normas ISO 9000 sobre calidad y gestión continua de calidad, para evaluar periódicamente los tiempos de entrega y niveles de servicio de la empresa.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. será administrada por un directorio compuesto por miembros que representan a los distintos sectores y que garantizan, a su vez, un componente federal.

La integración del directorio va en sintonía con el artículo 23 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, en la cual se dispone que los ciudadanos tienen derecho de participar en la dirección de los asuntos públicos. Por este motivo, prevemos la incorporación de representantes de los pasajeros y trabajadores en el directorio de la nueva empresa del Estado. También en esa línea se diseña el nuevo Ente Regulador de Ferrocarriles Argentinos (ERFA) con similar composición, el que goza de plena autonomía y autarquía en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional y frente al cual éste sólo podrá actuar por recurso de alzada y por razones de ilegitimidad.

Por último, y con el propósito de generar un verdadero cambio de paradigma, proponemos en el presente proyecto un régimen de participación y control social sobre el sector ferroviario con un esquema más horizontal que aspira al empoderamiento ciudadano en torno al servicio público.

Con respecto al proyecto presentado por el Poder Ejecutivo nacional, consideramos que no es otra cosa que el producto del fracaso de una política ferroviaria llevada adelante durante todos estos años. Esto muestra una ausencia del Estado en la planificación y la gestión y fundamentalmente de control a las empresas concesionarias del servicio de trenes de pasajeros y carga.

En realidad, lo que se pretende es mantener el actual estado de cosas, con el agravante de que se va a implementar una absorción de pasivos por parte del Estado, producto de los incumplimientos de las empresas concesionarias en cuanto al mantenimiento,

la falta de pago del canon y las velocidades mínimas comprometidas. Esto se puede deducir claramente en el artículo 3, donde textualmente se expresa “rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos” y en ningún momento se habla de una auditoría a dichas empresas y menos aún el hacer valer las auditorías realizadas durante todos estos años por la Auditoría General de la Nación, donde queda claro la responsabilidad de aquéllas que llevaron a la crisis del sistema ferroviario. Tampoco define ningún criterio para la renegociaciones o cese de las actuales concesiones vigentes.

En los fundamentos del proyecto de ley se manifiesta que los actuales concesionarios no estarían en condiciones de responder con los seguros de caución y/o con su capital de trabajo a las responsabilidades inherentes a los incumplimientos contractuales. Esto se plantea como si el gobierno no tuviera ninguna responsabilidad ante esta situación.

La iniciativa en tratamiento permitiría que importantes empresarios que han incumplido sus contratos sean blanqueados por esta norma, absorbiendo el Estado las consecuencias de la falta de inversión en mantenimiento.

El proyecto deja expuesto en todo su articulado la ausencia del control social a través de los usuarios de los ferrocarriles argentinos, dejándolos explícitamente afuera de la integración del directorio de Ferrocarriles Argentinos S.E. y donde sólo existirá, según el artículo 12, el control interno y externo consagrados en la ley 24.156. Esto muestra la exclusión de los ciudadanos y organizaciones de usuarios, tanto del órgano de conducción de la nueva sociedad del Estado como de la posibilidad de ejercer un control exógeno del funcionamiento y desempeño de la misma.

La participación de los representantes de los usuarios de trenes en el directorio resulta imprescindible porque son ellos los que mejor conocen las deficiencias cotidianas del sistema y las necesidades de los pasajeros. Por otra parte, si bien es importante la existencia del control a través de la SIGEN y la AGN, ambas constituyen una base mínima, pero insuficiente para fiscalizar un ente de tal característica. Prueba de ello es que estos mecanismos de control y regulación en la historia reciente fallaron desde el momento en que fueron incapaces de garantizar una prestación adecuada sea por ausencias de auditorías apropiadas o de informes desatendidos por el Poder Ejecutivo. Por ello es trascendente para la situación actual el rol protagónico de los usuarios y trabajadores en un organismo autónomo que ejerza un control social alternativo a un modelo de privatización o concesión desregulada que nos ha llevado a tragedias producto de la ineficiencia y corrupción como la de Once. El bienestar social y la seguridad tienen sustentabilidad en el tiempo cuando se implementan verdaderos mecanismos de control social que dan origen a la responsabilidad dependencia de un gobierno frente a la ciudadanía.

Un párrafo aparte merece la ausencia en todo su articulado de un criterio federal en el desarrollo de la política ferroviaria de nuestro país. Entendiendo al sistema ferroviario como una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana. Las provincias y municipios no son incorporados en ningún órgano de esta sociedad del Estado.

También se observa en este proyecto la posibilidad de que en un futuro se les otorgue a los privados la “gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria” con la gravedad que conlleva esta resolución teniendo en cuenta la cantidad de descarrilamientos y deterioro de la infraestructura de vías, que han costado gran cantidad de vidas por ineficiencias de los operadores privados y la ausencia del control estatal.

El miembro informante ampliará los fundamentos del presente proyecto de ley.

Margarita R. Stolbizer.

III

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1° – Decláranse 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 estructura 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.

Art. 2° – Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) Al Estado nacional como único encargado de la gestión de la infraestructura ferroviaria y del control de la circulación sobre la misma, tanto de los servicios propios, como de los que aún se encuentren concesionados durante el proceso de rescisión de los presentes contratos;
- b) La participación pública en la prestación y operación de todos los servicios de pasajeros en las diversas áreas metropolitanas así como los servicios interurbanos y la participación pública y privada en el transporte ferroviario de cargas;
- 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;
- 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 principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 3° – El Poder Ejecutivo nacional adoptará 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 cancelar los contratos de concesión existentes con las empresas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima y Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; y con las empresas Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, respectivamente, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992.

Art. 4° – Establécense 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, indepen-

dientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

Art. 5° – Dispónese la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto reemplazar a la ADIF.SE y la SOF.SE en sus funciones y competencias asignadas por ley 26.352 y, a la empresa Belgrano Cargas y Logística, en sus funciones y competencias asignadas por decreto 566 del 21 de mayo de 2013, así como a todas las líneas ferroviarias cuyas concesiones privadas fuesen terminadas retornando a la órbita estatal.

Art. 6° – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado contará con las unidades ejecutoras ADIF y SOF, las cuales tendrán contabilidades separadas y rendirán sus cuentas al directorio de FA.SE y al consejo directivo.

Art. 7° – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Ejecutar las prácticas y líneas de acción coordinadas entre la Secretaría de Transporte Ferroviario dependiente del Ministerio del Interior y Transporte;
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la sociedad 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) Proponer al Poder Ejecutivo nacional y al Congreso Nacional las leyes, decretos y resoluciones cuya sanción resultare necesaria o conveniente para el buen desarrollo de su misión, así como también la derogación o modificación de instrumentos legales o normativos en vigencia que hacen a sus fines;
- d) Administrar, disponer y distribuir los fondos y recursos provenientes de su gestión y los que les asignen la ley de presupuesto y leyes especiales;
- e) Determinar, asignar, adquirir y contratar obras y servicios, en procura de un mejor desenvolvimiento de la sociedad dentro de los límites del presupuesto asignado y las previsiones que fija la presente ley;
- f) Celebrar contratos de concesión de uso, de publicidad referidos y vinculados de los bienes a su cargo;
- g) Adquirir fondos de comercio, registrar patentes y obtener licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria;

- h) Confeccionar, dentro del plazo de un año desde la entrada en vigencia de la presente ley, un reglamento interno técnico-operativo único, que tenga vigencia de aplicación para todas las explotaciones ferroviarias vigentes y futuras; debiendo además velar por su cumplimiento;
- i) Elevar al Poder Ejecutivo nacional y al Congreso Nacional sus planes de corto, mediano y largo plazo conforme al Sistema Nacional de Planeamiento, Presupuesto Integral y Balance General bajo el concepto de beneficio público;
- j) Asegurar la publicación de todas sus decisiones, contratos con sus respectivos anexos y todo otro acto que realice en el cumplimiento de sus funciones, por medios masivos e informáticos;
- k) Capacitar a su personal;
- l) Establecer convenios con universidades nacionales públicas u otros organismos estatales dedicados al desarrollo tecnológico, con el objeto de mejorar los servicios, la capacitación para su personal, la seguridad, la rentabilidad y las políticas de costos que hacen a la eficiencia de la gestión;
- m) Participar activamente de organismos internacionales vinculados a la temática ferroviaria, dándole especial preponderancia a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles (ACPF) y a la integración con los países que componen la UNASUR;
- n) Participar en todas las instancias en las que comunas y municipalidades propongan modificaciones de trazas, medidas de seguridad, construcción de pasos a nivel, etcétera.

Art. 8° – El 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.

Art. 9° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, la cual a su vez estará controlada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación.

Art. 10. – *Integración:*

- a) La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado contará con un consejo directivo, encargado de delinear las políticas, controlar las cuentas y regular el vínculo entre ADIF y SOF, y un directorio, encargado de ejecutar la política delineada por el consejo en concordancia con las unidades ejecutoras ADIF y SOF;

- b) La dirección de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un consejo integrado por trece (13) representantes del Estado, dos (2) representantes elegidos por sus competencias personales en la materia, dos (2) representantes de los trabajadores, cuatro (4) representantes del Congreso Nacional, dos (2) representantes de organizaciones de usuarios, dos (2) representantes de las provincias, uno (1) por la Región Metropolitana de Buenos Aires y dos (2) por representantes de los sectores privados;
- c) De los representantes del Estado nacional, seis (6) miembros serán nombrados por el Ministerio del Interior y Transporte, de los cuales uno ejercerá como presidente del consejo; dos (2) miembros por el Ministerio de Economía y Producción; dos (2) miembros por el Ministerio de Planificación y Obras Públicas y un (1) representante por parte de la unidad funcional ADIF y otros dos (2) por parte de la unidad funcional SOF;
- d) Los representantes elegidos por sus competencias personales surgirán de la aprobación por ambas Cámaras del Congreso Nacional;
- e) Los representantes del Congreso Nacional no podrán repetir el territorio por el cual fueron electos para su mandato. Dos (2) deberán ser miembros de la Cámara de Diputados y otros dos (2) de la Cámara de Senadores;
- f) De los dos (2) representantes de los trabajadores, un (1) representante será de aquellos del sector ferroviario electo de manera directa, el otro será de una central de trabajadores, electo también de manera directa;
- g) Los representantes de las provincias serán elegidos por los poderes Ejecutivos de las mismas. De la misma manera, quien represente a la RMBA deberá surgir del consenso entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires;
- h) De los representantes del sector privado, al menos uno (1) deberá ser del sector pyme;
- i) El mandato de los miembros del consejo directivo será de cuatro años, pudiendo ser reelectos;
- j) La administración de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un directorio el cual tendrá como funciones el buen empleo de los medios de la SE;
- k) El directorio estará conformado por dos (2) miembros nombrados por el Ministerio del Interior y Transporte, los cuales deben ser propuestos por el consejo directivo;
- l) Los miembros del consejo directivo no pueden ser nombrados presidentes del directorio;
- m) El directorio es responsable de la cohesión y la coherencia pública de la SE;
- n) El directorio propone las orientaciones generales del consejo;
- o) El directorio presenta las cuentas consolidadas de ADIF y SOF S.E. al consejo directivo;
- p) El directorio estará a cargo de la ejecución de las decisiones del consejo directivo;
- q) El directorio establecerá el reglamento interior de funcionamiento;
- r) El directorio está a cargo de la ejecución de las decisiones del consejo directivo;
- s) No podrán ser designados directores: Los comprendidos en las inhabilidades de orden ético o legal que, para los funcionarios y empleados de la administración pública nacional, establece la legislación vigente; los condenados en causa criminal por delitos contra la administración pública o quiebra dolosa o fraudulenta y aquellos inhabilitados judicialmente para ejercer empleos públicos; los directores o administradores de las actuales empresas públicas concesionadas, por el plazo de cinco (5) años desde la finalización del cargo en las mismas.

Art. 11. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5° será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 12. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 13. – 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 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.

Art. 14. – 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 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, Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 15. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3° de la ley 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.

Art. 16. – La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria sólo podrá estar a cargo de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado sin participación de terceros.

Art. 17. – Sustitúyese el artículo 7° de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 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.

Art. 18. – Incorpóranse al artículo 8° de la ley 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.

Art. 19. – Deróguese el decreto 566/13, transfiriendo todas las potestades que el mismo brindaba a Belgrano Cargas y Logística S.A. a la unidad ejecutora SOF de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 20. – Se dispone la realización de una auditoría general con el fin de constatar los bienes, inmuebles y material rodante que fuera concesionado a las empresas Ferropreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima, Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima.

Art. 21. – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, aunque propietaria de toda la infraestructura ferroviaria argentina, no podrá disponer la venta del patrimonio sin autorización del Congreso Nacional.

Art. 22. – 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.

Art. 23. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

Claudio Lozano.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 del 17 de marzo de 2015 y el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, y es en ese sentido que queremos fundamentar las razones que justifican la formalización de nuestra propuesta, las cuales residen en dos aspectos: por un lado, la falta de perspectiva, tanto histórica como política que la iniciativa original representa; por el otro, la pobreza jurídica e institucional expresada en su articulado.

La historia ferroviaria argentina no puede escindirse de los avatares políticos y económicos de cada época. A lo largo de 160 años de historia ferroviaria, este modo de transporte ha sido un elemento fundamental para diversos actores sociales y políticos, así como para la consolidación del Estado nacional y sus proyectos económicos. El vínculo simbiótico entre empresarios

privados locales, capitales globales y el Estado nacional es de larga data. Los intereses desarrollados por los sectores privados, en concordancia con los gobiernos nacionales, dieron como resultado una extensa, pero centralizada y desconexa red de líneas ferroviarias. Amparadas bajo la Ley Mitre, los principales capitales privados subsistieron como propietarios de las principales compañías hasta 1947. La nacionalización (compra de los activos extranjeros por parte del Estado) fue sin dudas el gran cambio político-institucional de la historia ferroviaria, esto se consolidó con la posterior creación de Ferrocarriles Argentinos (EFFA). Para la década de 1960, la empresa estatal debía competir con otros modos de transporte, tanto a nivel cargas como pasajeros. Esta tendencia, sumada a los recortes de líneas y presupuestarios, así como una gerencia deficiente, fueron contribuyendo para el decaimiento del ferrocarril como principal modo de transporte. A pesar de las largas luchas de los trabajadores, que se remontan al siglo XIX, las décadas de 1980 y fundamentalmente de 1990 reconfiguraron el panorama ferroviario. Pero el país también cambió. La destrucción de la industria nacional desde la última dictadura cívico-militar a las políticas neoliberales del gobierno justicialista de Carlos Menem, fue acompañada de una feroz privatización de las seis líneas ferroviarias.

Las concesiones probaron ser un fracaso. Tras más de 20 años, el ferrocarril no logró aumentar su caudal de carga, en el Área Metropolitana de Buenos Aires las reformas sólo han sido recientes y tras la masacre de Once y las líneas interurbanas aunque con coches nuevos, funcionan como en 1890. Pero al igual que en el período 1857-1947, los sectores privados subsistieron amparados por el Estado y sobre todo por gobiernos que por acción u omisión les permitieron incumplir los contratos.

En esta línea, el proyecto presentado por el Poder Ejecutivo nacional, no apunta directamente a solucionar la problemática de los actores privados, sino que meramente abre la posibilidad a que se considere su remoción –capacidad de la cual el Estado ya está dotado.

Los problemas ferroviarios van mucho más allá de un cambio de nombre. Consideramos fundamental un debate sobre las reales necesidades del transporte ferroviario y sus posibilidades, diferenciando cargas, de pasajeros interurbanos, del AMBA. A su vez, es menester un plan de infraestructura que vaya a la par. No alcanza con el reemplazo de vías. No sólo es compleja la incompatibilidad de la infraestructura existente, con las diferencias entre trochas y alimentación que utiliza cada línea –líneas de trocha angosta (1.000 mm y con locomotoras diésel), líneas de trocha ancha (1.676 mm) con locomotoras diésel, líneas de trocha ancha con alimentación por tercer riel, líneas de trocha ancha por catenaria y finalmente una línea de trocha estándar (1.435 mm) alimentada por tercer riel–; sino también la necesidad de una infraestructura que pueda soportar mayor tonelaje por eje.

Está probado que el ferrocarril puede ser utilizado para favorecer a las industrias y a las economías regionales. Sin embargo, la alianza con actores privados y otros Estados extranjeros implica una necesaria reflexión sobre la relación entre sus intereses y el proyecto económico argentino. El peligro en inversiones centradas en un monocultivo se encuentra en la posibilidad de repetir un camino similar al del siglo XIX cuando se tendieron los ferrocarriles pensando en la exportación de carnes al mercado internacional y dejando de lado otras posibilidades que el transporte ferroviario podría aportar al desarrollo nacional, además de expresar un modelo de desarrollo nacional centrado en una única producción agrícola.

Paralelamente, el panorama actual del transporte ferroviario de pasajeros metropolitano, de pasajeros interurbano y de cargas, es consecuente con las reformas de la década del 90. Durante los últimos 20 años se consolidó un modelo donde los concesionarios privados de estrecha relación con el gobierno nacional son escasamente controlados y donde la ejecución de las políticas públicas no se centra en un plan regulado por una autoridad que trascienda los intereses políticos coyunturales. Consideramos fundamental rescindir los contratos con los grupos Roggio y Emepa en el área Metropolitana y con las empresas de carga Ferrosur Roca (Camargo Correa), Nuevo Central Argentino (Aceitera General Deheza) y Ferroexpreso Pampeano (Techint). Que el Estado vuelva a administrar el tendido ferroviario significa el abaratamiento de los servicios interurbanos de pasajeros, ya que no deberían pagar el canon correspondiente por el uso de la infraestructura. Esta reducción de costos ayudaría a sustentar servicios cuya demanda no es conocida, para que pueda competir al ómnibus y al avión.

Remarcamos como fundamental la necesidad de una auditoría externa de todas las empresas públicas y privadas, así como entes estatales y las propias carteras ministeriales, de todo el sistema ferroviario. Es fundamental que las empresas se hagan cargo del desguace, del levantamiento de vías, de la pérdida de material rodante y de los incumplimientos por falta de inversión. Sobre este punto el proyecto del Poder Ejecutivo nacional no efectuó ningún comentario.

Pero además, el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo nacional, en su vaguedad, deja abierta la posibilidad a que el transporte ferroviario sea utilizado para el abaratamiento de los costos en el transporte de *commodities*. Que ayude o no a las economías regionales dependerá de la voluntad política de los gobernantes. Paralelamente, a pesar de que no es una ley privatista, tampoco es una ley de estatización. Sin embargo, lo que deja leer el proyecto es que la actitud de las empresas privadas va a depender del control estatal. En este contexto, un proyecto que permita tal nivel de libertad a las empresas privadas es, desde nuestra perspectiva, cuestionable y peligroso.

Cuestionamos fuertemente que el proyecto del Poder Ejecutivo nacional abra la posibilidad de que el Estado absorba los pasivos de las empresas privadas y recupere la infraestructura y el material rodante, sobre la base de grandes inversiones, para luego retomar un proceso privatizador. No compartimos la lógica del Estado al servicio de los intereses privados.

Fue este mismo gobierno el que creó la UNIREN (decreto 311 del 2003) que permitió renegociar todos los contratos. En la justificación del proyecto se menciona que “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 asumieran los riesgos necesarios que permitieran el salto incremental de calidad que los servicios ferroviarios requerían”. Si esta afirmación fuese cierta, el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional no obliga a la rescisión de los contratos con aquellas empresas; incluso profundiza la posibilidad de que sean contratadas para servicios de control y operación. En este sentido, nuestro articulado apunta directamente a la rescisión de los contratos con todas las empresas privadas prestadoras de servicios de cargas y de pasajeros en el AMBA.

Desde nuestro bloque buscamos no sólo un ferrocarril que sea público y al servicio del pueblo, sino que también pueda ser transparente en su organización y objetivos. El nuevo esquema actual también abre la duda sobre el lugar de la CNRT y la Secretaría de Transporte. Es fundamental que estos organismos no estén dirigidos por la misma cabeza política. Por lo tanto consideramos fundamental que el directorio de la nueva Ferrocarriles Argentinos no esté formado por quienes ya dirigen las actuales ADIF, SOF y BCyL, proponemos, en cambio, mayor representación de los trabajadores, de los usuarios, de las provincias, del sector privado y del Congreso de la Nación.

En términos institucionales, nuestro proyecto, a diferencia del presentado por el Poder Ejecutivo nacional, apunta a la creación de una única empresa estatal que absorba las dos sociedades del Estado existentes (ADIF y SOF) y Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima. Consideramos que el modelo de *holding* empresarial propuesto en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, no permite garantizar los niveles de transparencia en las decisiones y en la contabilidad de la empresa. Pero, además, nuestro articulado apunta directamente a limitar cualquier proceso privatizador futuro. El modelo de *holding* deja la posibilidad de que, dada la orientación política de un gobierno, el Estado sólo sea propietario de la infraestructura, pero, todos los servicios ferroviarios, desde la operación de las líneas de cargas y pasajeros hasta, lo que es aún más grave y peligroso, el control y el mantenimiento de las líneas ferroviarias (infraestructura y mobiliario), corran por parte de empresas privadas que ya forman parte del complejo entramado de complicidades y responsabilidades de las últimas dos décadas.

Por lo tanto, consideramos fundamental que el Estado retome la iniciativa en la planificación del transporte ferroviario, en el control de la infraestructura y en una empresa que se haga cargo de los servicios interurbanos y de la carga; de esta forma, el transporte ferroviario podrá aportar al bienestar de la patria como lo hizo en décadas pasadas. Sin embargo, es nuestro parecer, que de ser aprobado sin modificaciones, el proyecto del Poder Ejecutivo nacional no modificará el escenario ferroviario actual.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares nos acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

Claudio Lozano.

IV

Dictamen de minoría

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transporte, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

NACIONALIZACIÓN INTEGRAL DE LOS FERROCARRILES

Artículo 1° – Declarar la nulidad absoluta e insanable de los contratos de concesión y demás instrumentos legales y jurídicos –leyes, decretos, resoluciones y otras disposiciones– que motivaron la transferencia a empresas privadas de los derechos de uso de la infraestructura y material rodante del sistema ferroviario, como así también de la explotación de corredores y líneas férreas de la República Argentina, tanto de carga como de pasajeros.

Art. 2° – La anulación de dichos contratos se realiza sin indemnización alguna, procediendo los concesionarios en forma inmediata a reintegrar todo el parque tractivo y rodante; la totalidad de las instalaciones, herramientas, repuestos y demás material cedido, el que deberá reintegrarse a valor actualizado previo pago por el uso del mismo, a fin de recuperar su capacidad operativa y valor al momento de las concesiones.

Art. 3° – A partir de la presente ley, el Estado nacional reasume como único titular la propiedad, administración, explotación y funcionamiento de toda la red ferroviaria nacional –incluidas las líneas férreas provin-

ciales—, mediante un sistema único ferroviario, el que operará bajo control de los trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente de todas las líneas férreas y con cargos revocables y organizaciones de usuarios del servicio. A tal fin se crea la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino la cual contará con un directorio integrado por los sectores antes mencionados, que diseñará en forma inmediata un plan de recuperación, modernización y tecnificación del ferrocarril con fondos que asignará el Poder Ejecutivo nacional en forma inmediata.

Art. 4° – La empresa Ferrocarriles del Estado Argentino reincorporará con carácter urgente y prioritario a todo el personal que haya sido cesanteado por conflictos gremiales anteriores y posteriores al proceso de concesiones y al que fuera despedido a causa de planes de racionalización o achicamiento. Todos los trabajadores de las actuales empresas ferroviarias pasarán a planta estatal bajo convenio ferroviario y quedarán contemplados en los convenios colectivos que regían en el año 1975, procediéndose a actualizar el salario a la fecha de la presente ley de acuerdo al índice del costo de vida.

Art. 5° – Se incorporará con plenos derechos convencionales y salariales a la planta permanente a los trabajadores que revistan en empresas tercerizadas que desarrollan tareas comprendidas en el convenio ferroviario en el ámbito de los ferrocarriles en cualquiera de sus ramas. Estos trabajadores serán considerados ferroviarios a todos sus efectos en los términos del artículo 4°.

Art. 6° – Se crea una comisión nacional investigadora compuesta por trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente y con cargos revocables, a fin de supervisar el traspaso del sistema ferroviario del ámbito concesionado al sistema estatal. La misma realizará una auditoría integral e inventario de los bienes traspasados, asentando el reclamo de los faltantes que surgieren de la misma. Además la comisión deberá investigar, desde el 24 de marzo de 1976 hasta la fecha, el proceso licitatorio y los distintos planes de achicamiento y ajuste del sistema ferroviario, con capacidad para recabar, coleccionar y exigir pruebas de cualquier entidad u organismo, a fin de señalar los distintos niveles de responsabilidad, tanto administrativas, pecuniarias y penales, de funcionarios, directivos, dirigentes políticos y gremiales que ocasionaron el actual colapso ferroviario.

Art. 7° – El objeto de la investigación no será meramente la de una comisión de la memoria del vaciamiento ferroviario, que lo será, sino que tendrá por función demandar la incautación equivalente del producido del vaciamiento ferroviario por parte de todos los grupos económicos que operaron en el ferrocarril y con el ferrocarril. La presente ley habilita al Estado nacional a disponer de las medidas pertinentes a los fines de cumplimentar los dispuesto en este artículo.

Art. 8° – La comisión a que se hace referencia en el artículo 5° investigará también los contratos

firmados en los últimos años con empresas chinas y las deudas contraídas a tal efecto, con el propósito de anular los costos extraordinarios. Se retomará un plan de industrialización ferroviaria rehabilitando la totalidad de los talleres ferroviarios, estatizando y/o recuperando talleres que han sido cerrados (EMFER, TATSA, etcétera.).

Art. 9° – La nueva empresa estatal Ferrocarriles del Estado Argentino será controlada en forma colectiva por los trabajadores ferroviarios, que elegirán sus representantes en asambleas de línea y seccional y se establecerá un sistema de control por parte de comisiones populares de usuarios elegidos también en asambleas populares. Éstos serán revocables por mandato de asambleas. La presente ley tiene por objeto rescatar al sistema ferroviario, a fin de ponerlo al servicio de las necesidades del pueblo trabajador, de las economías regionales, tornándolo eficiente, con tarifas populares y accesibles. El que deberá integrarse a un plan nacional de transporte, controlado y puesto en funcionamiento por los trabajadores y organizaciones de usuarios de los distintos sectores comprometidos.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

Néstor A. Pitrola.

INFORME

Honorable Cámara:

Un crimen contra la clase obrera, el crimen de Mariano Ferreyra, puso en la escena nacional la cuestión del negociado ferroviario por parte de los concesionarios privados, el gobierno y la burocracia sindical. Un año y medio después, la masacre de Once producía una crisis política en torno al punto. Se trató de una masacre doblemente evitable, porque es resultado del vaciamiento ferroviario y porque, de haberse tomado las medidas correspondientes tras el crimen de Mariano, se podría haber evitado el accidente ocurrido un año y medio después.

La gran movilización popular por ambas cuestiones obligó a un cambio en la política ferroviaria del gobierno kirchnerista. Pero se ha hecho sobre las mismas bases sociales y económicas de fondo y partiendo de la más absoluta impunidad, tanto de los grupos empresariales intervinientes como de los funcionarios, burócratas sindicales y gobiernos que se asociaron en la causa antinacional del vaciamiento ferroviario.

Nuestro dictamen en minoría constituye una ley ferroviaria alternativa que, naturalmente, se enlaza con un programa de conjunto del Partido Obrero y del Frente de Izquierda y los Trabajadores que integra nuestra banca. Se trata de una propuesta transicional que pone a los trabajadores como protagonistas y como cabeza de una reorganización social, económica y política nacional.

Antecedentes históricos

La historia del ferrocarril en la Argentina es la historia de la lucha contra la entrega y la subordinación de la burguesía gobernante al capital extranjero. El ferrocarril nace por impulso del Estado argentino en 1854, lo que echa por tierra con el mito de que fueron desde el comienzo propiedad británica.

Scalabrini Ortiz (*Historia de los Ferrocarriles Argentinos*) desmitifica también que, por ser estatales, eran sinónimo de ineficiencia, onerosidad y pérdidas. Daban ganancias y sus tarifas eran inferiores en un 50 % a las de los ferrocarriles particulares.

Pero ya en 1889 los gobiernos de Juárez Celman, Carlos Pellegrini y Julio A. Roca los iban entregando al capital inglés en condiciones tales “que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo” (idem S. Ortiz).

Gobiernos entreguistas habían “hipotecado” los ferrocarriles en aras de la creación de una deuda externa, para finalmente privatizarlos (Lisandro Martínez, *Burguesía nacional, ferrocarriles, impunidad criminal*). Las privatizaciones fueron con ganancias mínimas “garantizadas” (idem).

¿No suena esto a los millonarios subsidios volcados en la últimas décadas a las concesionarias por el régimen K continuando al menemismo?

Ya entonces la resistencia popular se manifestaba: 15.000 personas manifestaron en el Frontón de Buenos Aires para oponerse.

En todo el período, la clase obrera, en particular la ferroviaria, se opuso a la entrega con huelgas y movilizaciones. En 1912 se produce la más larga: 52 días.

En 1941, con 41.198 km de vías férreas, la Argentina ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo, después de EE.UU., Rusia, India, Canadá, Alemania, Francia y Australia.

Revisados los ferrocarriles en 1944/45, el capital privado tenía una red de 29.094 km de vías y el estatal, 12.942. Pero era un reparto en desmedro del ferrocarril estatal, que cumplía un rol de fomento llegando a zonas pobres o de poca densidad de población; reservando al ferrocarril privado las zonas de alta producción. Una injusta “división de tareas” entre lo estatal y privado, con el objetivo de socializar las pérdidas y privatizar las ganancias.

El gobierno de Juan Domingo Perón nacionalizó la red ferroviaria. El Estado argentino compró en 1947 todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1° de julio de 1946. La industria ferroviaria tuvo un impulso. Por ejemplo, en los talleres de Córdoba, pertenecientes al Ferrocarril Belgrano, se fabricó la primera locomotora de vapor. Otro tanto ocurrió con la empresa FADEL de Liniers.

Pero el excesivo monto pagado a los monopolios por la estatización generó enormes polémicas.

“Los ferrocarriles valían menos de 1.000 millones de pesos. El gobierno peronista pagó cerca de 3.000 millones a la cotización de los valores ferroviarios argentinos en Londres... Según la revista *Economía y Finanzas* del 15 de julio de 1954 –editada por el Ministerio de Hacienda del gobierno peronista–, el 89 % de las locomotoras adquiridas y el 71,9 % de los rieles tenían más de treinta años de uso...” (*La clase dirigente argentina frente al imperialismo*, Milciades Peña). Este pago excesivo descapitalizó en gran medida al Estado argentino e impidió que se desarrollara una política de inversión industrial tanto en materia ferroviaria como en otros rubros.

Con la llamada “Revolución Libertadora” de 1955, es decir, el “golpe gorila”, la Argentina se somete a los dictados del Fondo Monetario Internacional –del cual no era parte hasta ese momento– y a través de ese organismo, las industrias automotrices, de neumáticos y petroleras empiezan a exigir bajo el nombre de “reestructuración” la entrega de los ferrocarriles a capitales privados, dándose los primeros pasos a través del Plan Prebisch.

En estos años se destacan las luchas ferroviarias en la denominada “resistencia” a la Libertadora.

En 1958 asume el gobierno de Arturo Frondizi y Álvaro Alsogaray, su ministro de Economía viaja a EE.UU. para acordar la venida del general Thomas Larkin para un estudio de transportes a cargo del Banco Mundial.

Así se diseñó el denominado Plan Larkin, que consistía en abandonar el 32 % de las vías existentes, despedir 70.000 ferroviarios, reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches de pasajeros para comprar todo al exterior.

A mediados de 1960 se empieza a aplicar el Plan Conintes, con el objetivo de militarizar a los ferroviarios. “Para combatir el terrorismo”, decía el decreto. En 1961 se produce una huelga de 42 días oponiéndose a este desguace, logrando frenar parte de este intento.

Asume Illia (1963-1966) y habla del “déficit” ferroviario y que podía darle continuidad al Plan Larkin con un anunciado “Plan Trienal o Nacional de Desarrollo”. Hay también paros y huelgas. Luego llega el golpe de Onganía. El ferrocarril fue intervenido, militarizado y puesto a desguace, enfrentando la resistencia de las bases ferroviarias.

En la última dictadura militar, Ferrocarriles Argentinos, como todas las empresas del Estado, fue obligada a endeudarse innecesariamente como garantía de créditos que tomaban empresarios privados, lo que dio origen a la fraudulenta deuda externa. Hubo cierre de ramales, de 350 estaciones, de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje, y 50.000 despidos: de 154.000 ferroviarios quedaron 95.000. Todo esto manchado con la sangre de trabajadores ferroviarios desaparecidos, como Víctor Vázquez y tantos otros torturados y encarcelados. Por ello el 27/4/79, los gremios ferroviarios adhirieron al paro general convocado por la CGT.

Con el gobierno de Raúl Alfonsín, se intentó aplicar el llamado Plan Terragno. Mediante el nombre “reformulación de la empresa estatal”, se pretendía dividir en cuatro partes la empresa auspicando el gerenciamiento privado y sin invertir ni un peso. Siguió la corrupción y el vaciamiento.

Pero es con la asunción del presidente Carlos Menem cuando se produce un gran desenlace privatista. Con la Ley de Reforma del Estado avanzan en el desguace y la privatización de los Ferrocarriles Argentinos.

Así comienza el ataque despiadado a la empresa y a los trabajadores ferroviarios. Heroicas huelgas de 1991 y 1992, superando a las burocracias sindicales asociadas al gobierno, llevan a Menem a plantear “ramal que para, ramal que cierra”. Ese eslogan termina transformándose en “ramal que se concesiona, ramal que desaparece”, según denunciaban los trabajadores del riel.

El decreto 44/90 anula la corrida de 58 trenes de pasajeros interurbanos, desarticulando el traslado en provincias como Río Negro, Neuquén, Jujuy y Formosa. El 45/90 desplaza a 1.500 trabajadores, altamente capacitados, a la DGI (Dirección General Impositiva). El 46/90 licencia a 5.000 agentes con más de 62 años de edad, con 40 de experiencia en la empresa. El decreto 47/90 prescinde de otros 1.500 trabajadores. Siguieron las concesiones y la entrega de la explotación a manos privadas con los sucesivos gobiernos hasta hoy.

El kirchnerismo

El régimen kirchnerista mantuvo durante más de una década todo el esquema privatista de la “patria concesionaria”. Ante el hundimiento de las privatizaciones de las empresas estatales y el desarrollo de la crisis económica potenciada por la superdevaluación monetaria realizada por Duhalde, el régimen K decidió salvar este régimen con una fabulosa política de subsidios a los concesionarios. Se ha dicho que esto era una subvención al salario obrero, cuando se trata en realidad no sólo de una subvención a los concesionarios privados, sino a toda la clase capitalista para que mantenga un esquema de bajos salarios: “Garantía de transporte barato de la fuerza de trabajo”, según palabras de Cristina Fernández de Kirchner en la Bolsa de Valores en agosto de 2013. Más de 100 mil millones de pesos fueron entregados en esta larga década a los concesionarios ferroviarios.

Esto fue disfrazado con el “relato” de que el Estado estaba ayudando a crear una clase burguesa nacional. Se trataba de un grupo de aventureros que se llenaron los bolsillos en forma parasitaria. Porque en lugar de invertir ese dinero en el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, se lo robaba y/o lo invertía en otros negocios. Los Cirigliano, por ejemplo, comprando líneas de colectivos en todo el país, incluso en el exterior. El desvío de fondos fue no sólo corrupto, sino criminal. Los pasajeros viajaban como ganado, los servicios se cancelaban, los “accidentes” se

multiplicaban. Las direcciones sindicales burocráticas fueron cooptadas por el gobierno K. Se introdujo un sistema de “tercerización” laboral regentado por la propia burocracia sindical de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad. Por oponerse a esta situación que sometía a miles de ferroviarios a reducciones salariales del 50 % y por la falta de estabilidad laboral, fue asesinado por una patota Mariano Ferreyra, miembro del Partido Obrero, y gravemente heridos otros compañeros. Producto de la movilización popular, fueron juzgados y condenados los autores materiales del crimen, así como algunos de sus autores intelectuales (Pedraza).

Pero la asociación entre burócratas sindicales entreguistas, concesionarios-capitalistas y funcionarios corruptos K (Jaime, Schiavi, Luna, De Vido, etc.) no fue condenada. El gobierno la preservó. Ésta fue la causa directa de las catástrofes de Flores, Once y Castelar en el Ferrocarril Sarmiento, que dejó decenas de muertos y centenares de heridos. Antes el gobierno no quiso escuchar la voz de los estallidos y broncas de usuarios reventadas en Constitución y en Haedo. El ahora Jefe de Gabinete, Aníbal Fernández, salió a acusar falsamente a la izquierda, para cubrir la corruptela criminal existente. La movilización popular en repudio al asesinato de Mariano Ferreyra y a la masacre de Once es la que obligó al gobierno a modificar su política. El ministro Randazzo asumió la Secretaría de Transporte y vuelve a asestar otro golpe al ferrocarril al pretender cerrar definitivamente los talleres ferroviarios estatales y privados nacionales. En su lugar ha armado un superendeudamiento con monopolios chinos importando más de 1.000 coches. El “plan” final de un gobierno impotente y corrupto, en el tramo final de su mandato, es importar más vagones y locomotoras, rieles, repuestos y hasta [...] durmientes. Desarrollar a fondo una política de desindustrialización, como lo evidencia, por ejemplo, el cierre de los talleres EMFER y TATSA tirando al óxido capital-maquinaria apto para la fabricación de trenes y desperdiciando más de 300 trabajadores altamente especializados capaz de construirlos. Se ha prometido que estos serán redistribuidos en las líneas ferroviarias como personal a cargo de control de evasión. Hace recordar cuando cerraron las destilerías petroleras en la privatización de YPF para condenar a sus técnicos y trabajadores a convertirse en [...] taxistas. Pero ahora, sin indemnización ni resarcimiento alguno. Por el contrario es necesario la reapertura integral de todos los talleres cerrados en el marco de la empresa estatal ferroviaria única.

Este endeudamiento millonario (más de 1.400 millones de dólares desde el 2010): ¿no hubiera servido para reequipar nuestros talleres a fin de que cubran esta necesaria producción de material ferroviario? Daría ahí sí un impulso a la lucha contra la desocupación en lugar de jactarse por la distribución de planes meramente asistencialistas. Este superendeudamiento con los monopolios chinos no es una salida a la crisis del FFCC, sino una emergencia y un nuevo negociado de

características semicoloniales, que copia el esquema del siglo XIX con los ferrocarriles británicos.

El proyecto Randazzo

Aunque el “relato” anuncia la “reestatización” del ferrocarril, el proyecto de ley enviado por el ministro Randazzo al Congreso sólo habla de una “política de reactivación” ferroviaria. Pasa la esponja a 20 años de vaciamiento y miente sobre el futuro.

El artículo 2° consagra “la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios”. Plantea “renegociar los contratos de concesión” en el transporte de cargas: Nuevo Central Argentino (Aceitera Deheza), Ferropreso Pampeano (Techint) y Ferrosur Roca (Cementera Camargo Correa). Son sectores rentables. En todos ellos sólo pasa a la nueva empresa ferroviaria estatal el porcentaje accionario actual del Estado en esas sociedades, un 16 %. La ley sólo indica que estos ramales deben ser abiertos a todos los “usuarios” que se anoten en un registro especial. Algo reclamado por otros grupos exportadores de granos y minerales.

También plantea la “renegociación” de los contratos de concesión en sectores del transporte de pasajeros como el FFCC Urquiza (grupo Roggio) y Belgrano Norte (Emepa). En su artículo sexto consagra la mantención de la Sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A. En el Belgrano Cargas, que abarca 13 provincias y todo el corredor de la soja, está la crema del negocio. Hoy de la reconstrucción por parte de los chinos, y mañana de la administración. Su modernización, encarada en los acuerdos leoninos con China, es una exigencia del Banco Mundial y de las grandes compañías exportadoras para abaratar el costo de la logística argentina. Se trata de una inversión del Estado de 6.000 millones de dólares “para entregar a las economías regionales”, según el presidente Marcelo Bosch, hombre de confianza del capital financiero y agroexportador.

El proyecto permite (artículo 15): “La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (por terceros o asociada a terceros”. No sólo que puede concesionar estos servicios, sino que mantiene en pie la tercerización-superexplotación de los trabajadores. La lucha contra esto costó la vida de Mariano Ferreyra (y centenares de despidos y persecuciones) por la patota de Pedraza.

El proyecto no plantea ningún tipo de auditoría ni inventario de los bienes que el Estado pasa a “administrar” en forma directa. Es un operativo de encubrimiento: tendrían que rendir cuentas de 100 mil millones de pesos en subsidios otorgados a las concesionarias. Los Cirigliano, a cargo del Sarmiento, compraron una red de empresas de colectivos en el país (1.700 unidades) y en el exterior. La Secretaría de Transportes lo permitió. Es cómplice de los accidentes de Flores, Once y Castelar, con centenares de muertos y heridos.

La movilización contra el crimen de Mariano y por la masacre de Once, obligaron a cambiar de política. El proyecto pretende tapar la responsabilidad de los K y de sus concesionarios entenados: es también una ley de punto final.

Pero no se trata sólo del pasado, sino del presente y futuro ferroviario. El gobierno primero cerró contratos con los chinos para importar vagones y repuestos y luego envió el proyecto que crea Ferrocarriles Argentinos. Un superendeudamiento que golpea cualquier industrialización nacional. Una primera víctima fue el cierre de los talleres EMFER y TATSA, que bajo los Cirigliano, vendían a precio de oro reparaciones y material ferroviario. La oposición burguesa reclama que este endeudamiento externo sea pagado con aumento de tarifas (*La Nación*, 6/3). ¿En estas condiciones se pueden aceptar los seguros reajustes de tarifas que aplicará este gobierno y/o el que viene?

“Con la compra de nuevo material rodante a China, se abre un nuevo ciclo en el FFCC. Ya no es el vaciamiento indiscriminado, hay una reconstrucción selectiva, parcial y proimperialista sobre las ruinas del viejo ferrocarril” (Lista gris). Como con YPF S.A. en petróleo, se abre un nuevo ciclo de privatización ferroviaria.

Un plan de reconstrucción ferroviaria de los trabajadores.

El sistema de transporte nacional no da más, hace falta un plan, que sólo es posible en un sentido nacional si es realizado y ejecutado por un congreso de trabajadores del transporte. Se necesita la estatización de todo el sistema ferroviario, sin pago de indemnización alguna, incluyendo la reapertura de EMFER y todos los talleres, en una empresa única bajo control obrero, con representantes electos democráticamente. Que el total de los trabajadores pasen a planta, incluidos los tercerizados. No al punto final ferroviario, no a los tarifazos: investigación, juicio y cárcel para los vaciadores-concesionarios y funcionarios cómplices. Tareas que encarará un gobierno de trabajadores como sería el gobierno del Frente de Izquierda.

Esta posición es la base de la intervención de Néstor Pitrola en el pleno de comisiones, donde presenta dictamen de minoría del FIT: un proyecto de ley elaborado en combinación con los trabajadores ferroviarios de la seccional Haedo (Rubén Pollo Sobrero) y de Causa Ferroviaria-Partido Obrero.

Este proyecto fue elaborado en base a los debates de bases de los gremios ferroviarios, particularmente de los delegados y trabajadores del Ferrocarril Sarmiento de la seccional recuperada de Haedo y la Agrupación Causa Ferroviaria. Por todo esto, llamamos a los señores diputados a rechazar el proyecto entreguista del ministro Randazzo y votar a favor de esta propuesta.

Néstor A. Pitrola.

ANTECEDENTE

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 17 de marzo de 2015.

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, 26.352, en sus artículos 3°, 7° y 8° y en el artículo 1° del decreto 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.

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 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 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 años 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 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 25.561, que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria

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.

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 (1.000) 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 veintidós (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 éste un factor 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 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 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-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate, Victoria-Capilla del Señor conforme al pliego aprobado por la resolución 5 del 23 de enero de 1991 del entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

Por la resolución del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, 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 994 del 18 de junio de 1992.

Asimismo, por el decreto 666 del 1° de septiembre de 1989 se dispuso llamar a licitación pública internacional para la concesión de la explotación del corredor Rosario-Bahía Blanca.

Por la resolución 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 Lowa Interstate Railroad.

Por el artículo 2° del decreto 1.144 del 14 de junio de 1991, se aprueba el contrato de concesión suscrito 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 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., Lowa Interstate RailRoad y COINFER S.A.I. (en formación).

Por último, por la resolución 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 1.359 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 2.681 del 29 de diciembre de 1992, se aprobó el contrato de concesión suscrito por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con la firma Ferrosur-Roca Sociedad Anónima (en formación).

La ley 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 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 994/92, 1.144/91 y 2.681/92 fueron sometidos a un proceso de renegociación.

Para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias, se dispuso por el decreto 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 1.039 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, 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 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 sólo 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 descrito 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 25.561, habiendo esta última agotado los objetivos planteados oportunamente, sin satisfacer las necesidades actuales del servicio.

Por otra parte, por el decreto 430 del 22 de marzo de 1994 se aprobó el contrato de concesión y sus anexos suscritos 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 correspondiente al Grupo de Servicios N° 6 (Línea Belgrano Norte) de Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

Asimismo, por el decreto 2.608 del 22 de diciembre de 1993 se aprobó el contrato de concesión y sus anexos suscritos por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con Metrovías 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 Urquiza de Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

Por último, por el decreto 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 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 contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994/92, 1.144/91 y 2.681/92, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608/93 y 430/94, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 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.

La Ley de Reordenamiento Ferroviario, 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 26.352, se creó la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 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 26.352 se creó la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 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 futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Por otra parte, mediante el decreto 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 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.

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 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 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 26.352 y por el decreto 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 éste 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 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.

Por otro lado, el artículo 2° del decreto 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 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 controlan-

te de estas últimas, se considera conveniente transferir a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, las acciones que representan el capital social de la 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, Ferropreso 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, 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 Administración 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 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 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 26.352 y el artículo 1° del decreto 566/13.

Asimismo, resulta apropiado prever en el inciso *b)* del artículo 3° de la ley 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 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 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 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 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 adquiera 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 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 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 424

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

Aníbal D. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

Artículo 1° – 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.

Art. 2° – 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;
- 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.

Art. 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 suscritos con

Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferrexpro Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes.

Art. 4° – Establécense 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.

A tal fin, el Poder Ejecutivo nacional creará un Registro de Operadores de Carga.

Art. 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 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 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 26.352 y por el decreto 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

Art. 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 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.

Art. 7° – El 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.

Art. 8° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 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 propuesta de las organizaciones gremiales inscritas y representativas del sector ferroviario.

Art. 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.

Art. 11. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 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 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.

Art. 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 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.

Art. 14. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3° de la ley 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.

Art. 15. – Incorpórase al artículo 3° de la ley 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.

Art. 16. – Sustitúyese el artículo 7° de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 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.

Art. 17. – Sustitúyense los incisos *a)* y *c)* del artículo 8° de la ley 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;
- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera o incorpore en el futuro por cualquier título.

Art. 18. – Incorporáanse al artículo 8° de la ley 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.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 1° del decreto 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 Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 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 Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Art. 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.

Art. 21. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

Anibal D. Fernández. – Anibal F. Randazzo.

