



H. Cámara de Diputados de la Nación

Expte. 7825-D-2012

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

CREACIÓN DE LA EMPRESA "FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO"

CAPITULO I DEFINICIONES

Artículo 1º: El Estado Nacional es el único encargado de la gestión de toda 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 hasta que se efectúe la rescisión de los contratos. El sistema ferroviario es una herramienta estratégica para la industrialización del país y la integración nacional y latinoamericana.

Artículo 2º: 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 de arte de menor peso portante o menores radios de curva que impidan la circulación de los trenes tipo fijados para la región dentro del Reglamento Técnico Operativo. Las controversias al respecto serán resueltas en forma inapelable por los dictámenes de la Subsecretaría de Ferrocarriles dependiente de la Secretaría de Transporte.

Artículo 3º: La voluntad del Estado Nacional en todas las decisiones en materia de ferrocarriles deberá tener sentido federal e integrar la participación de las provincias y los municipios en cuanto tenga relación con ellos una medida o la creación de un organismo. Asimismo, el Estado Nacional gestionará la política ferroviaria en consonancia con la política de la Unasur, el MERCOSUR y de cada país vecino, proponiendo a los mismos una política de integración territorial a través del ferrocarril con la homogenización de redes y objetivos

CAPITULO II CONSTITUCIÓN

Artículo 4º: Créase la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E., en adelante también "FEPAR S.E.", que tendrá por objeto la explotación y gestión directa de los ferrocarriles de propiedad nacional, el control y la supervisión de las líneas, sectores y ramales. Asimismo la construcción y explotación de nuevas líneas que surjan de su planificación, de aquellas que le encomendare la Nación o que resultaren de convenios con las Provincias. Deberá quedar constituida e iniciar su cometido dentro de los ciento veinte días (120) días de sancionadas la presente ley.

Artículo 5º La autoridad de aplicación de la presente Ley es la Secretaría de Transporte de la Nación dependiente del MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE o cualquier otro organismo que lo sustituya en el futuro.

Artículo 6º: La autoridad nacional correspondiente con la asistencia técnica de FEPAR S.E., a partir de su constitución formal, iniciará un proceso de rescisión de todos los contratos vigentes con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios, previa revisión del estado de cumplimiento de los mismos. El proceso de rescisión de los contratos no tendrá una duración superior a los dos años a contar desde la fecha de publicación de la presente ley.

Artículo 7º: La empresa FERROCARRILES PUBLICOS ARGENTINOS S.E. se registrará bajo la sujeción de la ley 20.705, las disposiciones de la ley 19.550, sus modificatorias que le fueran aplicables y las normas de su estatuto.

Artículo 8º: FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. tendrá sede social en la ciudad Autónoma de Buenos Aires y su sede administrativa donde más convenga para su funcionamiento. También podrá tener sedes regionales descentralizadas, representaciones o agencias en cualquier punto del país o del extranjero.

Artículo 9º: La Subsecretaría de Transporte Ferroviario en conjunto con FEPAR S.E. deberá elaborar la reconstrucción del Sistema Ferroviario Nacional y Estatal detallando las obras y servicios previstos para desarrollar en el próximo cuatrienio y los recursos financieros, técnicos y humanos para llevarlo a cabo

Artículo 10º: Los activos de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. estarán constituidos por:

a) Por un capital inicial cuyo monto será ejecutado de acuerdo al Plan elaborado por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario y FEPAR S. E. Ese monto deberá considerar el inventario de la empresa, los activos recuperables, los ingresos propios, los fondos ferroviarios y los recursos del presupuesto nacional para capital de trabajo e inversiones que se necesiten para operar de acuerdo al Presupuesto Plurianual (Cuatrienal).

b) Los bienes que se transfieran a raíz de la rescisión de los contratos vigentes con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios, a saber:

Ex TRENES DE BUENOS AIRES S.A. (Grupo 1 y 2 - Líneas Mitre y Sarmiento)

METROVIAS S.A. (Grupo de Servicios 3 - Línea Urquiza y Subterráneos)

FERROVIAS S.A. (Grupo de Servicios 6 - Línea Belgrano Norte)

FERRO SUR ROCA S. A.

FERROEXPRESO PAMPEANO S. A.

FERROCARRIL GENERAL BELGRANO S.A.

BELGRANO CARGAS S.A.

NUEVO CENTRAL ARGENTINO S. A.

AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S. A.

AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S. A.

c) Los bienes transferidos a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOF) y el Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF);

d) Los bienes del patrimonio ferroviario que se encuentren en jurisdicción de la Agencia de Administración de Bienes del Estado, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros, y los bienes que tenga, por su gestión, las empresas UGOFE S. A. (Línea San Martín, Línea Belgrano Sur y Línea General Roca) y UGO Mitre Sarmiento S.A. (Grupo de Servicios 1 y 2 - Líneas Mitre y Sarmiento)

e) Los recursos asignados por el Gobierno Nacional en el Presupuesto Anual.

f) El canon y/o las deudas que, conforme a lo dispuesto en los contratos vigentes, deban abonar las empresas concesionarias hasta la rescisión de los contratos;

g) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio;

h) Los bienes que realicen o realizaren por propia administración o por terceros sobre la propiedad del Estado Nacional; servicios ferroviarios y/o cualquier

actividad, cuyo depositario era la empresa de Ferrocarriles Argentinos, previo a la concesión de los servicios;

i) Los recursos provenientes de tributos e impuestos nacionales, provinciales y municipales;

j) Los bienes muebles, inmuebles, marcas, registros, patentes;

k) Los bienes inmateriales cuya titularidad pertenece al ESTADO NACIONAL;

l) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades y/o cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido;

m) El cien por ciento (100%) del producido de las rentas o cualquier otro tipo de ingreso generado por la explotación de los bienes que administre;

n) 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;

ñ) Lo que se recaude en concepto de fondos para el transporte ferroviario que estén vigentes al momento de la sanción de la presente ley;

o) El cien por ciento (100%) del producido de las ventas que efectúe de bienes muebles;

p) El cien por ciento (100%) de lo producido por el patrimonio ferroviario en concepto de pago de multas, cánones y cualquier otro recurso vinculado con los bienes a su cargo.

El patrimonio que se transfiere a la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. a efectos de su administración y resguardo en virtud de la presente ley, es libre de toda deuda y se declaran inembargables.

Artículo 11º: Queda prohibida la enajenación, traspaso, sesión o cualquier otra forma de enajenación de los bienes inmuebles que conforman el patrimonio de FEPAR S.E., cualquiera de estas operaciones, en caso de ser imprescindibles, deberán ser autorizadas por una ley especial del Congreso Nacional.

Artículo 12º: Créase, dentro del ámbito de FEPAR S. E., la DIVISIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA NACIONAL, compuesta por los talleres, galpones, fábricas o dependencias similares dedicadas a la fabricación, reparación y mantenimiento de elementos ferroviarios que pertenecieron a la empresa Ferrocarriles Argentinos, ya sea que se encuentren en poder del Estado Nacional, los Estados Provinciales, Municipios o empresas concesionarias y los nuevos espacios que se creen o modifiquen con igual objeto.

La DIVISIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA NACIONAL será la encargada de la fabricación, reparación y mantenimiento de material ferroviario.

Artículo 13º: Créase el CENTRO FEDERAL DE ENTRENAMIENTO Y TECNOLOGÍA FERROVIARIA , en adelante CeFETeF, el cual tendrá a su cargo el entrenamiento intensivo y extensivo de recursos humanos para todos los servicios y sistemas ferroviarios del País y, mediante convenios de colaboración, para los países del MERCOSUR, la UNASUR y los países limítrofes. Será conducido por un Directorio conformado por representantes del Poder Ejecutivo Nacional, las Empresas Estatales Ferroviarias, el ERF, el INTI, las universidades nacionales, las cámaras de la construcción, las cámaras de industria metalúrgica. Se centrará en la capacitación permanente de los recursos humanos ferroviarios activos y en la organización de especializaciones de posgrado en conjunto con las universidades nacionales. Desarrollará nuevas tecnologías y someterá a prueba en colaboración con el INTI a las que otros generen o requieran homologar. El Estado Nacional dispondrá los recursos para la construcción de dos centros, uno en zona de sierras y montañas, con no menos de 30 Km de vías disponibles para experimentación, capacitación y ensayo, y otro en zona llana con similares disponibilidades

CAPITULO III

ATRIBUCIONES, OBLIGACIONES Y FUNCIONES.

Artículo 14º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S. E. para el cumplimiento de sus funciones tiene las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Aprobar su estructura orgánica y funcional;
- b) Dictar sus propios reglamentos internos y las normas de control y de auditoría interna;
- c) Elevar al Poder Ejecutivo Nacional y al Congreso de la Nación, 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. Dictar las normas de organización técnica de la contabilidad empresarial y del sistema de procesamiento de datos y estadísticas correspondientes;
- d) Evaluar y diseñar los planes de inversión para el desarrollo ferroviario, ejecutarlos e intervenir en el cumplimiento de los programas de mantenimiento y desarrollo del plan de infraestructura, material rodante y equipos;
- e) Recuperar toda documentación que respaldaba los inventarios al año 1991 y la correspondiente al período que va desde el año 1991 hasta el presente. Mantener actualizado el inventario, participando en el proceso de transferencia de los bienes de los concesionarios y aceptar bienes en devolución al Estado Nacional;
- f) La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. exigirá al PEN la disolución de todos los organismos creados que han tenido injerencia en la administración de los bienes ferroviarios y se investigue el destino dado de los bienes que fueron otorgados en custodia y los enajenados que no han sido rendidos, incluyendo las cooperativas ferroviarias creadas en función de preservar las fuentes de trabajo, identificando destino, beneficiarios o adquirentes a efectos de comprobar la licitud de las operaciones realizadas;
- g) 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;
- h) Investigar, denunciar y/o iniciar acciones legales ante cualquier incumplimiento contractual por parte de los concesionarios de servicios ferroviarios y todo hecho o acto que afectare o pudiere afectar el desarrollo de los servicios o el patrimonio estatal;
- i) Mantener actualizada a FEPAR S.E. en el desarrollo de nuevas tecnologías y modalidades operativas para optimizar el servicio;
- j) Capacitar a su personal;
- k) Discutir las condiciones laborales de su personal con las asociaciones sindicales que los representen. La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. podrá determinar un incentivo para empleados, obreros y funcionarios de las distintas escalas jerárquicas que promuevan no solamente la participación, sino que represente un beneficio económico en función de los aportes a la empresa y al Estado, obrando como disparador de proyectos, iniciativas, inventos de nuevos sistemas, etc. y sobre cada uno aplicado se haga la mención y difusión correspondiente;
- 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;

Artículo 15º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. deberá:

- a) Exigir la constitución de garantías y seguros por parte de los concesionarios, para preservar los bienes del Estado Nacional, hasta tanto se extingan las actuales concesiones, sin perjuicio de las obligaciones contractuales existentes al momento de la sanción la presente ley;
- b) Desarrollar e intervenir en los nuevos proyectos normativos, vinculados a la obsolescencia, vigencia técnica u operativa y modernización de los bienes a su cargo;
- c) Entender en los casos de proyectos de desarrollo ferroviario que involucren activos a su cargo;
- d) Otorgar y autorizar servidumbres que no resulten obligadas por la presente ley;

e) Entender en los proyectos que le encomiende el Poder Ejecutivo Nacional y los que propongan terceros que tengan relación con los objetivos de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.

f) Realizar campañas de difusión, destinadas a la educación de los usuarios, empleadas/os y funcionarias/os sobre la importancia del cuidado del patrimonio del Estado y generando la participación de todos en la vigilancia del mismo;

Artículo 16º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. tendrá por función:

a) Proponer al Poder Ejecutivo Nacional y al Congreso de la Nación las leyes, decretos y resoluciones cuya sanción resultare necesaria o conveniente para el buen desarrollo de su misión, como así también la derogación o modificación de instrumentos legales o normativos en vigencia que hacen a sus fines.

b) Administrar, disponer y distribuir los fondos y recursos provenientes de su gestión y los que le asigne la ley de presupuesto y leyes especiales.

c) Determinar, asignar, adquirir y contratar obras y servicios, en procura de un mejor desenvolvimiento de FEPAR S.E. dentro de los límites del presupuesto asignado y las previsiones que fija la presente ley.

d) La empresa podrá celebrar contratos de concesión y uso de publicidad referidos y/o vinculados con sus bienes de uso siempre bajo las normativas de transparentes licitaciones públicas y respetando en todos los casos las normas de contaminación visual, sonora y urbanística de los emprendimientos.

e) Estar en juicio como actora, demandada o en cualquier otro carácter ante cualquier fuero o jurisdicción, inclusive en el extranjero, y hacer uso de todas las facultades procesales para la mejor defensa de los intereses de FEPAR S.E.

f) 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.

g) Dirigirse, gestionar y contratar en forma directa con las provincias, municipios y organismos nacionales, provinciales y municipales.

h) Adquirir fondos de comercio, registrar patentes y obtener licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria.

i) Confeccionar y mantener actualizado, 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.

j) Tomar todas las medidas conducentes para la correcta aplicación del régimen de explotación.

k) Disponer las medidas necesarias y conducentes para la recuperación de los talleres, formación y funcionamiento de la DIVISIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA NACIONAL.

Artículo 17º: La empresa implementará un registro de denuncias de usuarios, empleados u obreros del riel, vecinos y/o funcionarios para que se investiguen todos los ilícitos cometidos o que se cometan contra el patrimonio de la empresa de ferrocarriles o del Estado.

Artículo 18º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. tendrá además las siguientes funciones:

a) Aplicar las normas vigentes y futuras al material de uso ferroviario, de modo orgánico y sistematizado, las que serán de aplicación y cumplimiento para sí y para los concesionarios hasta la rescisión de los respectivos contratos de concesión.

b) Orientar y proponer políticas ferroviarias mediante proyectos que tiendan a optimizar el transporte multimodal que las tendencias y necesidades aconsejen, según las regiones productivas, de consumo y transferencia en general, coordinando con otros sistemas de transportes la mejor utilización de los recursos públicos, evitando la superposición de servicios y erogaciones innecesarias.

c) Optimizar la administración de los bienes muebles e inmuebles para mejor desarrollo del sistema ferroviario presente y futuro.

d) Propiciar la participación de las agrupaciones institucionalizadas de usuarios del sistema de transporte ferroviario, en todo aquello que se trate de temas directamente vinculados a los mismos, pudiendo elevar al Directorio de la empresa FERROCARRILES PUBLICOS ARGENTINOS S.E. las inquietudes sustentadas por este sector, a través de mecanismos a determinar.

e) Participar con representantes propios en cada una de las comisiones ferrounbanísticas o similares que estén constituidas o se constituyan en los distintos lugares del país donde exista presencia de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.

f) 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.

g) Participar en todas las instancias en las que comunas y municipalidades propongan modificaciones de trazas, medidas de seguridad, construcción de pasos a nivel, etc.

CAPITULO IV

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

Artículo 19º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. estará a cargo de un Directorio compuesto por 9 miembros de la siguiente manera: Presidente y Vicepresidente designados por el Poder Ejecutivo Nacional y 7 Vocales que serán: Dos (2) a propuesta de las Provincias; Dos (2) representantes de los trabajadores ferroviarios; Dos (2) representante de los usuarios pasajeros y Un (1) representante de los usuarios de carga. El Estatuto Social de FEPAR S.E. será promulgado por el Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 20º: Los miembros del Directorio duran en sus funciones cuatro (4) años, pudiendo ser reelectos. La fecha de elección de los directores se fijará un año después de las elecciones nacionales y será llamado por medio del directorio en cada elección.

Cuando por vacancia de un cargo sea designado un nuevo miembro, el nombramiento de éste se hará sólo por el término que reste hasta cumplirse el mandato del miembro que dejó el cargo vacante.

Artículo 21º: No podrán ser designados Directores.

a) 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.

b) Los condenados en causa criminal por delitos contra la Administración Pública o quiebra dolosa o fraudulenta y aquellos inhabilitados judicialmente para ejercer empleos públicos.

c) 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.

d) Todo funcionario o ex funcionario con responsabilidad en las decisiones que llevaron al cierre de ramales y a la concesión de los servicios y redes ferroviarias a empresas privadas.

Artículo 22º: Los miembros del Directorio serán electos y removidos de la siguiente forma:

a) Los representantes del Poder Ejecutivo serán designados por dicho poder, en la forma en que éste determine y serán removidos por el voto de la mayoría simple de cada una de las cámaras del Honorable Congreso de la Nación.

b) Los dos vocales propuestos por las provincias serán elegidos y removidos por decisión de la mayoría simple de sus respectivos Poderes Ejecutivos.

c) Los dos vocales designados por los trabajadores ferroviarios serán elegidos y removidos por mayoría simple de los trabajadores.

d) Los dos vocales designados por los usuarios-pasajeros serán elegidos y removidos por la mayoría simple de los usuarios-pasajeros que se organicen por línea.

e) El vocal designado por los usuarios de carga será elegido y removido por mayoría simple de los usuarios-cargadores organizados por zonas.

Artículo 23º: Los miembros del Directorio tendrán dedicación exclusiva en sus funciones, alcanzándoles las incompatibilidades fijadas por ley para los funcionarios públicos.

No podrán desarrollar actividades particulares que se encuentren directamente vinculadas con las funciones de FEPAR S.E. hasta cinco años vencido su mandato.

Artículo 24º: El Directorio formará quórum con la presencia de 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. Sus decisiones se adoptarán por mayoría simple.

Artículo 25º: El Presidente del Directorio es responsable de la administración de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.

El Presidente del Directorio ejercerá la representación de FEPAR S.E y, en caso de impedimento o ausencia transitoria, será reemplazado por el Vicepresidente

Artículo 26º: 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. Quedarán exentos de responsabilidad quienes no hubieran participado en el acto violatorio de las disposiciones legales o reglamentarias, o quienes hubiesen dejado constancia expresa de su disconformidad o disidencia.

Artículo 27º: Los miembros del Directorio tendrán remuneraciones acordes con sus funciones, las que serán fijadas por el propio Directorio, teniendo como tope máximo un valor equivalente a 10 veces el salario conformado promedio de la categoría inicial, incluidos premios e incentivos. No se reconocerán suplementos no remunerativos o bonificaciones, a excepción de viáticos debidamente justificados.

Artículo 28º: Serán funciones del Directorio, entre otras:

- a) Aplicar y fiscalizar el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias.
- b) Dictar los Reglamentos de Funcionamiento Operativo, Funcionamiento Administrativo y Contrataciones de FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.
- c) Aprobar el ingreso y remoción del personal de FEPAR S.E., fijándole sus funciones, remuneraciones y condiciones de empleo, de conformidad a su estructura orgánica y en concordancia a las leyes y convenios vigentes.
- d) Supervisar el empleo y asignación de los fondos provenientes del presupuesto anual.
- e) Aprobar la contratación de servicios de consultoría, contratos de locación de servicios y cualquier otra contratación, de acuerdo a los principios básicos de publicidad y competencia de precios, de acuerdo a las normas de la presente ley, debiendo asimismo ordenarse el régimen a que deberán ajustarse los proveedores o contratistas, especialmente en lo referente a capacidad técnica, solvencia moral y financiera. Los procedimientos de licitación se regirán por el Reglamento de Contrataciones que sancione el Directorio de FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.
- f) Formular el presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos de FEPAR S.E. y confeccionar su memoria y balance en forma anual.
- g) Proponer al Poder Ejecutivo Nacional la habilitación, clausura temporaria o definitiva y la reubicación de ramales, desvíos y otros servicios. La Secretaría de

Transporte de la Nación dará intervención a los organismos especializados que determine la reglamentación, a fin de resolver sobre las propuestas dentro de un plazo de ciento veinte (120) días a contar desde la elevación efectuada por FEPAR S.E.

h) Solicitar al Gobierno Nacional la declaración de utilidad pública de los bienes necesarios para el tendido de nuevas líneas o ampliación de las existentes y promover los procedimientos judiciales de expropiación de los mismos.

i) Realizar operaciones financieras y bancarias con instituciones de crédito oficial o privadas, contratar mutuos o préstamos de uso, hacer pagos, incluso los que no sean ordinarios de la administración, renovaciones, transacciones, conceder créditos, quitas o esperas, y efectuar donaciones.

j) Llevar los registros estadísticos de los movimientos de pasajeros y carga que efectúa FEPAR S.E., y publicar los mismos por medios gráficos y electrónicos de libre acceso.

k) En general, realizar todos los demás actos que sean necesarios para el desenvolvimiento y cumplimiento de las funciones de FEPAR S.E y los objetivos de la presente ley.

Artículo 29º: Los recursos humanos de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E., podrán estar integrados por:

a) El personal de carrera de las empresas, entes u organismos citados en el Artículo 10º de la presente ley.

b) El personal transferido de los concesionarios privados que con la promulgación de la presente ley pasan a ser función exclusiva de FEPAR S.E.

c) Todo aquel personal idóneo para el desarrollo de los objetivos de eficiencia, profesionalismo e incorporación tecnológica en sus distintas especialidades, que sean incorporados mediante concurso público.

d) El personal de las Empresas Ferroviarias Provinciales que deleguen función en la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.,

e) El personal de convenio de aquellos concesionarios a las que les fuese suspendida o revocada la concesión o que hagan abandono de la misma, previo análisis de antecedentes y necesidades.

f) El personal 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 PÚBLICOS ARGENTINOS S.E., previo análisis de antecedentes y necesidades.

g) El personal de las cooperativas del sector que se integren a FEPAR S.E

Artículo 30º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. dispondrá, para el reestablecimiento de la infraestructura ferroviaria y hasta tanto dure la emergencia, la organización de las obras que encare en la modalidad mano de obra intensiva.

CAPITULO V

RÉGIMEN CONTABLE, ECONÓMICO Y FINANCIERO.

Artículo 31º: La contabilidad general y de costos de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. deberán ajustarse a los principios generales consignados en la Ley 24.156 y sus modificaciones reglamentarias y en la Ley 19.550 y sus modificaciones reglamentarias. Las cuentas relacionadas a la infraestructura ferroviaria, la explotación ferroviaria en sí y la DIVISIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA NACIONAL deberán llevarse en forma separada. Asimismo se deberá dejar reflejado en las Memorias y Balances Contables de FEPAR S.E. el Beneficio Público o Beneficio Social.

Se organizará de tal modo que, simultáneamente, permita la preparación de presupuestos, el control integral y presupuestario, el seguimiento de la gestión de cada una de las dependencias y servicios en forma independiente aunque posibilitando su ulterior consolidación.

Artículo 32º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. deberá elevar a aprobación del Poder Ejecutivo Nacional, con la intervención de la Secretaría de Transporte de la Nación, planes de acción que abarquen el largo, mediano y corto plazo, conforme al Sistema Nacional de Planeamiento. Anualmente deberá formular su plan de acción a desarrollar durante el ejercicio respectivo, que se deberá enmarcar en las previsiones de dicho planeamiento, conjuntamente con el presupuesto patrimonial, económico y financiero correspondiente.

Artículo 33º: Los Presupuestos y Planes de acción a desarrollar durante el ejercicio respectivo deberán adecuarse en cuanto a su confección, ejecución, procedimiento y plazos de elevación para su conocimiento por el Poder Ejecutivo Nacional, a las normas que establezca la reglamentación.

Artículo 34º: El ejercicio económico- financiero comenzará el primero de Enero y terminará el treinta y uno de diciembre de cada año. A esta última fecha se confeccionará la Memoria y se practicará el Balance General y Cuadro Demostrativo de Ganancias y Pérdidas.

Artículo 35º: Los documentos previstos por el Artículo anterior deberán ajustarse a las disposiciones de carácter general que se dicten por el Poder Ejecutivo Nacional para la formulación de balances de sociedades anónimas y serán elevados al Poder Ejecutivo Nacional para su aprobación, conjuntamente con un informe de los Síndicos, con intervención de la Secretaría de Transporte de la Nación. La reglamentación establecerá dentro de qué plazos máximos deberá darse cumplimiento a lo establecido precedentemente, como así también con qué anticipación al momento de la elevación deberán ser puestos los documentos pertinentes en conocimiento de los Síndicos a sus efectos.

Artículo 36º: Mediante entregas sin cargos de reintegros, el Estado Nacional sufragará los subsidios de explotación de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. que presuntamente surjan de los presupuestos confeccionados de conformidad con lo dispuesto por los Artículos precedentes. Las entregas que el Estado Nacional efectuare, serán rendidas anualmente por FEPAR S.E.

Artículo 37º: Las tarifas que se apliquen con carácter general, serán aprobadas por el Directorio de la EMPRESA, el cual tomará en cuenta el carácter social de esta empresa y los costos y gastos que originen cada uno de los servicios prestados.

El criterio en la fijación de las tarifas será la equidad, debiendo fomentarse aquellos corredores que se encuentran en zonas menos favorecidas. En todos los casos el criterio será mantener el valor más bajo posible de las tarifas consistente con las posibilidades de la consecución de la explotación.

Artículo 38º: Cuando el Estado Nacional deba contribuir a la realización de los planes de inversión que apruebe el Poder Ejecutivo Nacional, lo hará a través de aportes de capital.

Artículo 39º: En los casos en que la propuesta del Artículo 28 inciso G, se relacione con la clausura de ramales que no tengan rentabilidad empresarial y aquella fuera rechazada, el Estado Nacional determinará cómo se sufragará el gasto resultante de su mantenimiento. Asimismo cuando, en razón de decisiones del Gobierno Nacional, convenios con Provincias y/o Regiones, la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. deba cumplir con actividades no rentables o se rechacen las tarifas que proponga, el Estado Nacional le reintegrará los importes correspondientes a las pérdidas provocadas. Del mismo modo se procederá en los casos en que se disponga por el Poder Ejecutivo Nacional adquisiciones obligatorias a proveedores estatales o particulares cuyos precios no fueren lo más convenientes en relación con los de otras plazas. La

aplicación de este artículo se ajustará a las condiciones que establezca la reglamentación.

Artículo 40º: Los subsidios que respondan a las causales del Artículo anterior no deberán ser imputados a los resultados de explotación de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.

Artículo 41º: Si no obstante la oportuna elevación del Plan de Acción y Presupuesto, al iniciarse un ejercicio no se hubieran aprobado ni rechazado total o parcialmente tales instrumentos, FEPAR S.E. los pondrá transitoriamente en ejecución en cualquiera de los dos supuestos siguientes:

- a) Cuando se haya fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades y el Plan de Acción y Presupuesto presentados no supere dicha contribución;
- b) Cuando, no habiendo sido fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades, el Plan de Acción y Presupuesto presentados contemplen un monto de contribución inferior al del ejercicio inmediato anterior o no contemplen contribución alguna.

Artículo 42º: Cuando en el curso de un ejercicio y por causa de fuerza mayor, la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. debiera afrontar compromisos superiores a los autorizados en su Presupuesto, procederá a reforzar las partidas respectivas en la forma que fije la reglamentación, si dicho exceso no comporta una contribución adicional del Tesoro Nacional. En caso contrario, la modificación deberá ser elevada a consideración del Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 43º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. se regirá en su gestión financiera, patrimonial y contable por las disposiciones de esta ley y por los reglamentos que a tal fin se dicten. Estará sujeta al control establecido por la Ley 24.156.

Artículo 44º: FEPAR. S.E. ejercerá un control interno implementado por dos organismos, a saber: la Auditoría y el Control de Gestión, que tendrán su dependencia directa del Presidente o Vicepresidente del Directorio. El órgano de Control de Gestión estará obligado a efectuar la publicación de todas sus actuaciones, por medios gráficos e electrónicos de libre acceso. FEPAR S.E. instruirá los sumarios con sus consideraciones y evaluaciones económicas, y podrá dictaminar al respecto.

CAPITULO VI ORGANO DE CONTROL.

Artículo 45º: Créase el ENTE REGULADOR DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS, en adelante el ERFE, como entidad autárquica en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, con capacidad de derecho público y privado, y plena autonomía funcional. El mismo tendrá a su cargo exclusivo la regulación y el control de todas las actividades a desarrollar por la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E., en todo el ámbito nacional.

Artículo 46º: A los fines de proteger los derechos del Estado Nacional, de las provincias involucradas, de los usuarios - reales y potenciales- y de la sociedad en su conjunto; así como de promover el reestablecimiento de la infraestructura ferroviaria, el desarrollo de la industria ferroviaria nacional, la explotación y gestión directa de los ferrocarriles de propiedad nacional, y la construcción y explotación de nuevas tramos o líneas, el ERFE deberá:

- a) fiscalizar el cumplimiento de los deberes y funciones asignadas a FEPAR S.E., fijadas por la presente Ley;

- b) dictar normas reglamentarias y técnicas en el marco de su competencia y asistir al Poder Ejecutivo Nacional en la concreción de los deberes del Estado Nacional impuestos por la presente Ley;
- c) iniciar las acciones judiciales tendientes al cumplimiento de los fines de la presente ley y de la demás legislación aplicable;
- d) realizar todo otro acto que fuere menester para el cumplimiento de los fines previstos en el Régimen Nacional de Servicios Públicos, en los marcos regulatorios sectoriales y en la demás legislación aplicable.

Artículo 47º: El ERFE tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) intervenir, con carácter no vinculante, en la elaboración y difusión de los pliegos y en la evaluación de las ofertas en toda licitación pública para la consecución de los objetivos de la presente Ley;
- b) asesorar o recomendar al Poder Ejecutivo Nacional la intervención cautelar del servicio por fundadas razones de emergencia;
- c) controlar la ejecución del plan de inversiones de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E., tanto en lo relativo al fortalecimiento de su división industrial como en lo referido a la infraestructura ferroviaria requerida para la prestación del servicio;
- d) aplicar al prestador las multas previstas, requerir al Poder Ejecutivo Nacional la aplicación de sanciones o remoción de los directores de la empresa y participar en la modificación de aquellas normas técnicas, económicas y contables que así lo justifiquen;
- e) determinar la información que la empresa deberá entregarle al ente en los plazos y formas que se establezcan, sin perjuicio de todo otro requerimiento que eventualmente pudieren solicitar;
- f) definir y auditar la contabilidad regulatoria de la empresa y, junto a ella formular los programas de desarrollo de proveedores locales y vigilar su cumplimiento;
- g) fiscalizar las contrataciones de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. y fijar los montos mínimos que exijan la sustanciación de licitaciones públicas o compulsas de precios;
- h) proporcionar a la población en general y a los usuarios en especial, un pronto acceso a la información amplia, adecuada, comprensible y veraz, sobre el desempeño de FEPAR S.E. Todas las resoluciones del Directorio deberán ser publicadas en la red informática;
- i) recibir y tramitar reclamos de usuarios, consumidores, y de la población en general y resolver las controversias entre las partes. Los procedimientos deberán respetar los principios de celeridad, publicidad, debido proceso y defensa y apuntarán a determinar la verdad objetiva, de conformidad con la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos Nº 19.549;
- j) fiscalizar y aprobar los modelos de contrato y cualquier otro documento que la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. pudiera emitir para reglar su vínculo con los usuarios, evitando cláusulas abusivas y debiendo regir el principio de interpretación a favor de usuarios, consumidores y población en general;
- k) intervenir en la determinación de las tarifas de los distintos servicios
- l) contribuir el desarrollo del servicio en el ámbito internacional en sus aspectos técnicos, comerciales y regulatorios, y mantener actualizada la bibliografía atinente a los fines previstos en la presente Ley;
- m) realizar anualmente un balance económico social de FEPAR S.E.; elevándolo al Honorable Congreso de la Nación;
- n) realizar todo otro acto que fuere necesario para el ejercicio de sus funciones y que permitan controlar el cabal cumplimiento de las obligaciones, deberes y funciones que la presente Ley le asigna a la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E.

Para la consecución de estas funciones el ente dispondrá de una estructura administrativa adecuada, priorizando los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

Artículo 48º: El ERFE elaborará su presupuesto anual y sus autoridades podrán tomar todas las medidas que preserven su patrimonio, el cual estará exclusivamente constituido por: a) aportes anuales del Tesoro Nacional; b) subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciban; c) intereses o beneficios resultantes de la gestión de sus bienes. Los aportes anuales del Tesoro Nacional deberán garantizar el adecuado y eficiente cumplimiento de sus deberes y funciones. En caso de emergencia nacional, el Poder Ejecutivo Nacional no podrá disponer la reducción selectiva de partidas ya asignadas o requerir contribuciones presupuestarias, sin dictamen favorable previo de la Sindicatura General de la Nación.

Artículo 49º: El ERFE 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. El Poder Ejecutivo Nacional sólo podrá actuar por recurso de alzada y por razones de ilegitimidad.

Artículo 50º: El ente regulador estará dirigido por un directorio constituido por cinco (5) miembros, que durarán cuatro (4) años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos por un período consecutivo. Los miembros del Directorio serán funcionarios públicos y se desempeñarán con dedicación exclusiva. Sus remuneraciones serán intangibles.

Artículo 51º: Los miembros del Directorio serán elegidos conforme a los siguientes procedimientos:

El Poder Ejecutivo Nacional constituirá un comité de selección para el nombramiento de tres (3) Directores. El mismo estará integrado 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.

El comité sustanciará concurso de oposición y antecedentes para cada uno de los cargos, de conformidad con los requisitos específicos que determine, otorgando difusión amplia y plena a la convocatoria. El comité elevará al Poder Ejecutivo Nacional una terna para cada nombramiento, a efectos de su designación.

El Poder Ejecutivo Nacional designará de entre ellos al Presidente del Directorio, cuyo mandato será de cuatro (4) años, reelegible por un período consecutivo y ejercerá la representación legal del organismo.

El Poder Ejecutivo Nacional invitará a las provincias interesadas a presentar una terna de postulantes, designando de entre ellos un Director.

El Poder Ejecutivo Nacional invitará a las asociaciones de usuarios legalmente inscriptas a presentar una terna de postulantes, designando de entre ellos otro Director.

El Directorio elegirá al Vicepresidente que reemplazará, en caso de incapacidad o ausencia, al Presidente.

Artículo 52º: Los postulantes deberán presentar declaración jurada con la nómina de todos los bienes propios, los de sus cónyuges y/o convivientes, los que integren el patrimonio de la sociedad conyugal, y los de sus hijos menores, en los términos y condiciones que establece el artículo 6 de la Ley de Ética de la Función Pública N° 25.188. Deberán, asimismo, declarar la nómina de asociaciones civiles y sociedades comerciales que integren o hayan integrado en los últimos ocho (8) años, la nómina de clientes o contratistas en igual lapso, con ajuste a lo permitido por las normas de ética profesional vigentes, y en general, todo otro tipo de compromiso que pudiera afectar la imparcialidad de su criterio o generar conflicto de intereses por actividades propias, de sus cónyuges, de sus ascendientes y de sus descendientes en primer grado. Al cesar en sus cargos cada Director deberá efectuar idéntica declaración jurada que al postularse.

Artículo 53º: No podrán ser Directores quienes hayan estado vinculados, en cualquier grado o carácter, a prestadores del servicio ferroviario ni a los proveedores del mismo, o alguna de sus sociedades controlantes o controladas, en los diez (10) años anteriores a su postulación, sin perjuicio de las incompatibilidades previstas para los funcionarios públicos.

Artículo 54º: Los miembros de Directorio sólo podrán ser removidos por el Poder Ejecutivo Nacional 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 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.

CAPITULO VII DE LA OPERACIÓN Y OBJETIVOS DE LA EMPRESA

Artículo 55º: Prestar un servicio de transporte de pasajeros interurbano y urbano con tarifas accesibles a la mayoría de la población, fomentando la integración y comunicación estratégica federal a lo largo y ancho del país y proyectando una comunicación eficaz con los países limítrofes.

Artículo 56º: Prestar un servicio de cargas que fomente el desarrollo económico federal del país priorizando el mercado interno y el desarrollo de una economía independiente y soberana de la Argentina.

Artículo 57º: Se define como objetivo estratégico de FEPAR S.E. la sustitución de la actual matriz energética utilizada en el transporte y su paulatina sustitución por una matriz energética formada predominantemente por energías renovables.

Artículo 58º: Poner en inmediato funcionamiento la DIVISIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA NACIONAL que tienda al autoabastecimiento estatal de material ferroviario y su mantenimiento.

Artículo 59º: Se tomara como prioritarias en las decisiones e inversiones realizadas por FEPAR S.E. a todas aquellas alternativas que contribuyan al desarrollo de los mercados regionales y de los pequeños productores así como a la descentralización habitacional de las grandes ciudades. Es así que se tomaran como prioritarios los denominados carguíos de detalles o trafico difuso sobre los denominados trenes block, debiéndose priorizar aquellos sobre los últimos a la hora de determinar el uso de los recursos.

CAPITULO VIII DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 60º: Toda transferencia de bienes de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. a favor de dependencias del Estado Nacional, Provincial o Municipal, Empresas del Estado o Sociedades Anónimas con participación estatal, deberá ser consentida por aquella y se efectuará a título oneroso, sobre la base de valor actualizado del bien.

Artículo 61º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. estará exceptuada del pago de contribuciones, impuestos, recargos cambiarios o sobrepagos para la constitución de fondos y tasas de carácter nacional, provincial o municipal. Exceptuase el pago de tasas que correspondan a servicios efectivamente prestados que hubieran sido requeridos por la administración ferroviaria.

Artículo 62º: FEPAR S.E. no podrá ser declarada en quiebra. El Estado Nacional garantizará el pago de sus deudas y sufragará con cargos a rentas generales los subsidios que se requieran de acuerdo con las previsiones de la presente ley.

Artículo 63º: FEPAR 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 la EMPRESA.

Los funcionarios destacados a tal efecto podrán acceder sin previo aviso a la totalidad del ámbito ferroviario concesionado hasta la finalización de los actuales contratos de concesión, sus instalaciones, equipos, material rodante, de infraestructura y dependencias de carácter técnico operativo.

Los funcionarios autorizados tendrán atribuciones suficientes para recabar en las empresas concesionadas y su personal informes y/o efectuar interrogatorios relativos al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad, como así también tomar posesión de evidencias de todo tipo, relativas a fallas de seguridad operativa.

Artículo 64º: La empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. se regirá por las normas del derecho privado, por las normas establecidas en la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos y el Reglamento de los Procedimientos Administrativos, en sus relaciones con las concesionarias hasta la extinción definitiva de los contratos de éstas y con los particulares.

CAPITULO IX DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 65º: El Poder Ejecutivo Nacional deberá, dentro del plazo de treinta (30) días de la promulgación de la presente ley, designar a los miembros que lo representarán en el Directorio; quienes serán responsables de poner en marcha los mecanismos tendientes a la designación de los restantes miembros del mismo, de acuerdo a lo establecido en la presente ley. El Directorio deberá quedar conformado dentro del plazo de 90 días a partir de la designación de los representantes del Poder Ejecutivo Nacional.

Artículo 66º: Designado el Directorio, dentro de los sesenta (60) días, éste elevará a la Secretaría de Transporte de la Nación, para su conocimiento, el proyecto de estructura orgánico-funcional de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. con el criterio de formar un organismo especializado y altamente capacitado. Dicha estructura será elevada en forma conjunta con las escalas de remuneración previstas para la planta de personal, de acuerdo a los niveles que sean asignados a los respectivos cargos.

Dentro del mismo plazo deberá elevar, para su aprobación, el Presupuesto correspondiente al año en curso y el correspondiente al año siguiente.

Artículo 67º: La estructura orgánico- funcional deberá ser aprobada con las modificaciones que estime la Secretaría de Transporte de la Nación dentro de los treinta (30) días de su presentación. A los veinte (20) días de dicha aprobación, entrará la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. en funcionamiento con todas las capacidades, derechos y obligaciones que emerjan de esta ley.

Artículo 68º: Promulgado el Estatuto Social y aprobado la estructura funcional, la Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A.; la Agencia de Administración de Bienes del Estado -área ferroviaria-, la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF), la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), la parte ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), y las empresas concesionarias, estén en funcionamiento o no, deberán transferir sus bienes a FEPAR S.E., como así también los de aquellos que realicen o realizaren por propia administración o por terceros, sobre la propiedad del Estado Nacional.

Artículo 69º: Deberá realizarse con carácter de urgente y por el Estado Nacional, inventario físico detallado, a nivel nacional de todos los bienes inmuebles, muebles, inmateriales o de cualquier especie, pertenecientes al sistema ferroviario nacional. El Directorio será responsable de arbitrar las medidas necesarias para realizar el inventario y avalúo de los bienes transferidos, contando con un plazo de ciento ochenta (180) días corridos a partir de su designación.

Artículo 70º: Los funcionarios designados de FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. deberán comparar los inventarios a que hace referencia el Artículo precedente con los inventarios originales a partir de los cuales se realizó la privatización.

El Directorio de FERROCARRILES PUBLICOS ARGENTINOS S.E. 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.

Artículo 71º: Hasta tanto se encuentre en vigencia el nuevo Reglamento Interno Técnico Operativo, FERROCARRILES PUBLICOS ARGENTINOS S.E. podrá fijar normas transitorias de aplicación obligatoria para los concesionarios que se refieran a:

- a) La seguridad operativa
- b) La eficiencia del sistema ferroviario
- c) La integridad del sistema ferroviario

Artículo 72º: A partir del pleno funcionamiento de la estructura orgánico-funcional de FEPAR S.E. los organismos unificados en la nueva EMPRESA adecuarán sus funciones a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 73º: En lo referente a la capacitación del personal operativo de la empresa FERROCARRILES PÚBLICOS ARGENTINOS S.E. como así también de las concesiones aún existentes, el personal afectado a dichas tareas deberá acreditar su nivel de idoneidad operativa, que será evaluada por un organismo dependiente de la EMPRESA.

Artículo 74º: El Poder Ejecutivo Nacional deberá adoptar los actos necesarios para la asignación de las prestaciones de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y actividades conexas gestionadas actualmente por las empresas UGOFE S.A, UGO Mitre Sarmiento S.A., a las sociedades del estado ADIF S.E. y SOF S.E. , según sus competencias específicas. Esta asignación deberá efectivizarse en un plazo no mayor a los noventa (90) días a contar desde la fecha de publicación de la presente ley. Estas sociedades del Estado preservarán la prestación de los servicios y actividades anteriormente mencionadas hasta que la nueva EMPRESA PÚBLICA DE FERROCARRILES S. E. esté en condiciones de asumir esas funciones y los bienes de cualquier especie pasen a integrar su patrimonio por las disposiciones de esta ley.

Artículo 75º: Sin perjuicio de lo enunciado en los otros artículos de esta ley se requiere, para la disposición de bienes inmuebles pertenecientes al sistema ferroviario, una autorización legal del Congreso Nacional o un dictamen de la Auditoría General de la Nación.

Para casos en que se asignen usos diferentes al ferroviario o se constituyan derechos reales sobre bienes inmuebles ferroviarios, debe requerirse una autorización legal del Congreso o un dictamen de la Auditoría General de la Nación, dándose prioridad, al uso de los mismos, en proyectos de interés social, en consulta con la comunidad afectada y mediando el estudio de impacto ambiental correspondiente.

CAPITULO X

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 76 °: La reglamentación de la presente ley, en aquello que corresponda, será proyectada y elevada con intervención de la Secretaría de Transporte de la Nación dentro del plazo de ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 77°: Derógase toda norma que se contraponga a los términos de la presente ley.

Artículo 78 °: Quedan derogadas las obligaciones y funciones que en el ámbito ferroviario se le asignaran a la CNRT.

Artículo 79 °: Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro oficial y archívese.

Diputado Fernando Pino Solanas y otros

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Para reducir y privatizar los ferrocarriles argentinos se utilizaron los siguientes argumentos: 1) pierden u\$s 1 millón por día y es una mayores causas del déficit estatal; 2) el transporte automotor es más económico; 3) la modernidad va hacia el reemplazo del anacrónico ferrocarril; 4) el crecimiento del modelo neoliberal absorberá los 80.000 ferroviarios que serán despedidos. La realidad demostró ser otra: el Estado siguió pagando todos los salarios y todas las roturas y reposiciones del material ferroviario. Hoy se pierden más de un millón de dólares diarios, pero solo hay el 15% de los trenes que teníamos antes: de los 37.000 km de vías quedan 7.000, de los 95.000 trabajadores, restan 14.000. Para indemnizar los despedidos se tomó un préstamo del Banco Mundial de u\$s 700 millones a tasa Lybor variable: en veinte años la deuda se triplicó. Lejos de crecer la demanda de trabajo con nuevas fábricas, se redujo y la ola de quebrantos se multiplicó. Los ex ferroviarios engrosaron el ejército de desocupados de los años 90.

La reducción de los ferrocarriles en más de un 80% fue el mayor golpe que sufrieron las economías regionales porque los trenes servían a pequeños y medianos productores transportando todo tipo de cargas y a tarifas preferenciales. La supresión de los servicios interurbanos trajo consecuencias sociales trágicas: más de ochocientos pueblos sin acceso pavimentado a las rutas quedaron aislados y se convirtieron en pueblos fantasmas. Más de un millón de personas emigraron hacia las ciudades. Al pasar el transporte de cargas y pasajeros a las calles y carreteras, los accidentes se multiplicaron año a año. En el 2008 las víctimas fatales superaron las 8000, dejando 13.000 lisiados y decenas de miles de heridos.

Con el aumento creciente de los combustibles, el ferrocarril - en la larga distancia- es de 5 a 8 veces más económico que el transporte automotor. Una locomotora arrastra la carga de 50 camiones. Los avances tecnológicos de la modernidad, aún no han logrado superar al ferrocarril como el más seguro, menos contaminante y más efectivo medio de transporte terrestre: es el único que puede asegurar un servicio regular con lluvia, nieve o niebla. En todas partes del mundo, los ferrocarriles son subsidiados. El objetivo de un servicio público - como el hospital y la escuela pública- no es dar renta, sino asegurar un servicio eficiente a la comunidad. Sería engañoso juzgarlas por sus balances contables, ya que no forman parte de ellos los innumerables beneficios económicos indirectos que los trenes le brindan al pueblo.

El ferrocarril, como medio de transporte de pasajeros y de mercaderías constituyó una de las bases fundamentales para el desarrollo de la República Argentina. El sistema ferroviario se desarrolló en la segunda mitad del siglo XIX.

La primera línea en entrar en funcionamiento fue el Ferrocarril del Oeste en 1857, su primera estación se ubicó donde se levanta hoy el teatro Colón, se extendió hasta Nueve de Julio, Lobos, Mercedes, Pergamino. En 1863, el presidente Bartolomé Mitre iniciaba las obras de construcción del Ferrocarril del Sud que llegó primero a Chascomús y, más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios. El Ferrocarril Central tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán; posteriormente, enlazó con Buenos Aires. Otra línea se extendía desde Río Cuarto hasta Mendoza. El ferrocarril que comunicaba Buenos Aires con el Pacífico y el Ferrocarril del Oeste llegaron al pie de los Andes: San Rafael, Mendoza y San Juan.

El Ferrocarril del Oeste se convirtió en un orgullo para el país en la Exposición Internacional de Filadelfia en 1874, que bajo la sabiduría germánica de N. Napp se dijo: "El ferrocarril más antiguo de la Republica es el del Oeste de Buenos Aires, propiedad de la provincia de su nombre, que lo hace administrar por un directorio nombrado por el Gobierno Provincial. Las tarifas de este ferrocarril, que por ser del Estado no aspira a grandes entradas, son las más bajas de todos los ferrocarriles de la República, y a pesar de esto, tenía el año 1874 una ganancia neta del 9,61% del capital invertido, que asciende a 6.105.489 pesos fuertes"¹

La construcción de la red ferroviaria argentina permitió la incorporación del país a la economía mundial, contribuyó al asentamiento poblacional en su territorio, favoreció el desarrollo productivo, generó la radicación de fuertes inversiones, resultó un excepcional demandante de mano de obra y abarató notablemente los costos del transporte. A comienzo de 1950, la red llegó a tener 52.000 kilómetros de rieles y fue, en su momento, una de las más extensas del continente.

Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, los ferrocarriles entraron en una lenta y sostenida declinación, alcanzando su máxima profundización en la década de los 90'. Con la privatización lanzada por el presidente Carlos S. Menem la red ferroviaria argentina fue drásticamente abandonada; se suprimió el 88% de los ramales interurbanos y su infraestructura y parques ferroviarios saqueados.

Los servicios de pasajeros urbanos y los de carga interurbana fueron concesionados, los servicios de pasajeros interurbanos fueron transferidos a las provincias, que debieron hacerse cargo del costo de su funcionamiento. La mayoría de las provincias no pudieron asumir este costo y numerosos servicios fueron cancelados definitivamente. En consecuencia, una gran cantidad de trabajadores perdieron sus empleos porque el ferrocarril constituía una de las posibilidades de trabajo. Asimismo pequeñas localidades quedaron aisladas. De 37.000 km de vías se paso a 7.000 km, de 95.000 trabajadores se redujo a 14.000.

La devastación que sufrió la red ferroviaria nacional se asoció a la migración de grandes masas de pobladores del interior hacia las grandes zonas urbanas en busca de un futuro mejor. No obstante, en el contexto de profundización de la desigualdad en la avanzada del gobierno neoliberal, el escenario para los sectores mayoritarios de la población permaneció en los términos de marginalidad y exclusión que los atraviesa actualmente.

El abandono de los pueblos, la dificultad e interrelación entre poblaciones para intercambiar los productos que surjan de pequeñas economías familiares, han contribuido al nacimiento de verdaderos desiertos, agravada esta situación por la violenta, depredadora e indiscriminada tala de miles de hectáreas de bosques nativos para el monocultivo de soja.

La destrucción de la red ferroviaria fue acompañada con el crecimiento de la industria automotriz, que asumió un rol de importancia en la sociedad al punto de estar presente en todas las actividades, siendo factor de distracción, recreo pero fundamentalmente de trabajo. Pero la transferencia al transporte automotor de los servicios de cargas y de pasajeros trajo como consecuencia en la sociedad el congestionamiento y el aumento de los accidentes de tránsito en las rutas y autopistas de la Republica Argentina, como se observa en el siguiente grafico. 4290D10.jpg Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/>

Asimismo el transporte automotor tiene limitaciones en días de inclemencias climáticas (lluvias, granizo, etc.) que tornan intransitables los caminos de tierra, ocasionando un aislamiento total de las poblaciones afectadas y excluyendo aun más a sus pobladores.

El presente Proyecto de Ley dirige su interés a la creación de la empresa FERROCARRILES PUBLICOS ARGENTINOS Sociedad del Estado, que será encargada de la gestión de toda la infraestructura ferroviaria y del control de la circulación sobre la misma, y al desarrollo de bienes y servicios competitivos y cualquier actividad conexas de la Industria Ferroviaria Argentina, alentando la producción para el abastecimiento interno y la exportación de material ferroviario, promoviendo el diseño y la ingeniería argentina para la producción de elementos necesarios para la prestación del servicio ferroviario en los que la red ferroviaria constituye un elemento más de su desarrollo productivo y estratégico.

Se parte de advertir, entonces, diversas transformaciones sobre las condiciones actuales, que podrían propiciarse a partir de la aplicación del proyecto. Algunas de ellas se exponen a continuación.

Con respecto a las condiciones específicas en las que se encuentra el sistema ferroviario, el proyecto provee de algunas cifras, orientadas por medidas de reparación. Particularmente, en torno a políticas que han resultado profundamente perjudiciales para el patrimonio ferroviario (como parte del patrimonio público):

La gran mayoría de las estaciones desactivadas han sido saqueadas, además de los desmantelamientos de terraplenes, durmientes y rieles cuyo destino es desconocido; los concesionarios no han emitido informe alguno al respecto.

Precisamente, este proyecto advierte la necesidad de recuperar los 36 talleres y fabricas de reparaciones que existían y los equipamientos disponibles, muchos de los cuales fueron enajenados por el ONABE sin que a la fecha nadie haya rendido cuenta de los ingresos que esa enajenación produjo, el destino de los bienes, máquinas y equipos, procesos de sus licitaciones y beneficiarios directos e indirectos de las mismas.

Las inversiones que demandará la reconstrucción de nuestros ferrocarriles (partiendo de unidades nuevas, vías reacondicionadas a nuevas, y con elementos de seguridad y confiabilidad que den confort a los pasajeros), permite brindar una nueva perspectiva del servicio de transporte de nuestros trenes. Considerando la existencia de calificados recursos humanos, mano de obra muy especializada y en condiciones de recuperar el prestigio que ostentaba nuestra industria ferroviaria, se promueve generar un nuevo perfil industrial y una sostenida ampliación del mercado laboral.

Se propone entonces centrarse en la explotación inicial de cinco (5) corredores principales, uniendo Buenos Aires con Tucumán, La Banda, Rosario y Córdoba, también con Mendoza y con Viedma, Bahía Blanca y Mar del Plata, así se tendría un abanico de trocha ancha de algo mas de 4.100 Km., con trenes a velocidades máximas de 120 Km./h. El corredor de trocha media entre Posadas y Buenos Aires y el de trocha angosta entre Yacuiba y Santa Fe agregaría

aproximadamente otros 3.000 Km., inicialmente a 90 Km./h. Se estaría hablando de una red primaria de algo más de 7.000 Km., vinculando los grandes mercados de transporte de pasajeros y cargas actuales y de desarrollo previsible en un futuro inmediato.

Con el mismo criterio se podría desarrollar primero el tramo Bahía Blanca-Buenos Aires, para luego seguir con el tramo Viedma-Bahía Blanca. El desarrollo de la obra podría planearse a 7 años, debiendo renovarse un promedio de 1.000 Km. por año, que no parecería mucho tiempo si consideramos el tiempo transcurrido que se destruyó nuestra red ferroviaria. Al mismo tiempo se podrían ir efectuando tareas de mantenimiento y mejoramiento de los demás tramos, de tal manera que al llegar a su plan de renovación, lo haría en mejores condiciones que las actuales y el costo de la inversión sería menor y aceleraría el tiempo total de habilitación de los servicios para descomprimir la curva de inversión.

Por cuanto se parte de una situación inicial de total deterioro de las vías por efecto de las políticas aplicadas, es necesario para cumplir los objetivos de la presente ley dotar a la nueva empresa de un capital social de trece mil millones de pesos provenientes de las reservas disponibles del Banco Central de la Republica Argentina.

El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más moderno, económico y seguro, es el único que puede asegurar un servicio regular en cualquier escenario climático, con lluvia, nieve y niebla. También el ferrocarril es el medio de transporte más idóneo para el traslado de mercaderías a largas distancias. La incidencia del valor del flete es un factor crítico en el costo final del producto, aumenta cuanto mayor sea la distancia desde el lugar de producción a los centros de distribución o de consumo. En consecuencia, toda reducción en el flete repercutirá decididamente en la competitividad de tales productos.

Asimismo, posibilita el desarrollo de las economías regionales, sobre todo las más distantes de las grandes urbes, contribuyendo decididamente a un mayor equilibrio económico social. Estas consideraciones son particularmente válidas para las regiones que se especializan en la producción de materias primas básicas, dado que en ellas la elasticidad precio de la demanda de transporte es muy grande, y por lo tanto cualquier mejora relativa de las condiciones del transporte tiene un efecto más que proporcional en la competitividad de las producciones de la región, con respecto a una situación previa.

Un tren operativo de 1.000 toneladas equivale a 33 camiones y, por otra parte, consume aproximadamente cuatro veces menos combustible que el camión, por su mayor eficiencia energética. Asimismo, el ferrocarril provoca menor contaminación ambiental, favorece el descongestionamiento de rutas y caminos, y registra bajos índices de accidentes. La supresión del ferrocarril, como medio de transporte, trajo como consecuencia pasar la mayoría de las cargas y el traslado de las personas al automotor convirtiendo las calles y rutas en el escenario de continuas tragedias. La disminución del tránsito en nuestras rutas y autopistas también favorecería el uso de camiones para la media y corta distancia en el abastecimiento de centros regionales de distribución de cargas. Por ejemplo, se destaca la utilidad de las denominadas "viejas cooperativas agropecuarias" que habían emplazado silos en las proximidades de las estaciones ferroviarias destinadas a esos objetivos; haciendo un uso racional del transporte automotor, reduciendo los costos de mantenimiento al prolongar la vida útil de esos equipos. La recuperación de las economías regionales que promueve la reconstrucción de los servicios y la infraestructura ferroviaria implica un efecto multiplicador de puestos de trabajo, demanda y perfeccionamiento de técnicos. En este sentido, se asocian a la recuperación económica regional tanto el incremento de los consumos regionales, como el fortalecimiento y fomento de economías familiares e intercambios comerciales entre pueblos vecinos, provocando una reconstitución de lazos sociales y afectivos entre poblaciones hoy aisladas.

Para los pueblos y ciudades próximas a los grandes centros urbanos, el tren provee de una solución vital para el movimiento de sus estudiantes, trabajadores, comerciantes, etc.; que hoy en día viajan en pésimas condiciones, muchas veces en micros sucios, sumamente incómodos. Frecuentemente se hacen presentes graves riesgos para sus vidas, sobre todo en rutas saturadas; las permanentes demandas de la población respecto de una mejora en los servicios de transporte son de público conocimiento, ya que han sido relevadas sistemáticamente por los medios masivos de comunicación.

Se advierte que las demandas de la sociedad civil respecto del transporte revisten hoy de un amplio consenso social. Como testimonio de ello, este proyecto recupera los análisis y propuestas sobre la reconstrucción de un "Tren para Todos": público, nacional con carácter federal, con control de usuarios y trabajadores. Con el respaldo nacional, no sólo de organizaciones ferroviarias, sino sociales y políticas, productores, estudiantiles, gremiales, entre otras; y con el aval de aproximadamente un millón de firmas recolectadas a lo ancho y largo de la República Argentina, en planillas de papel y también en formato electrónico, a través de una página Web que permite la adhesión desde la dirección de Internet: www.trenparatodos.com.ar.

Por último cabe decir que un país extenso como la Argentina productor de materias primas, uno de los 6 mayores productores de granos y en un mundo con aumento creciente de los combustibles, es absolutamente inviable, por antieconómico son desarrollar una gran red ferroviaria.

Partiendo de las reflexiones sobre las consecuencias socioeconómicas vinculadas al retroceso histórico del sistema ferroviario argentino, se manifiesta de carácter urgente e ineludible, la necesidad de concretar nuevas políticas hacia el sector. Iniciativas para el fortalecimiento de la Industria Ferroviaria como elemento estratégico del desarrollo industrial del país, procurando el progreso de la calidad de vida de sus ciudadanos.

Por todo lo expuesto, es que solicitamos a los señores diputados que aprueben el presente proyecto de ley.

1 , Raúl Scalabrini Ortiz en su libro "Historia de los Ferrocarriles Argentinos" pág. 52, ediciones Lancelot 2009.