



BUENOS AIRES, 31 MAY 2007.

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACION:

Tengo el agrado de dirigirme a Vuestra Honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de Ley tendiente a reordenar la actividad ferroviaria.

Como es de vuestro conocimiento, a comienzo de la década de los noventa se incluyó en el proceso de privatización, bajo la modalidad de concesión, la hasta entonces conocida como Ferrocarriles Argentinos.

Por aquellos días, bajo el enunciado de la desregulación y la privatización, y con la supuesta finalidad de propender a que el empresariado privado asumiera el riesgo de la actividad ferroviaria, se decretó la inaplicabilidad o modificación en su caso, del régimen de los ferrocarriles nacionales.

Componen este régimen la Ley N° 2.873 del 18 de noviembre de 1891, el Decreto Ley N° 8.302 del 19 de julio de 1957, el Decreto Ley N° 6.205 del 25 de julio de 1963, la Ley N° 17.172 del 16 de febrero de 1967 y la Ley N° 22.647 del 27 de septiembre de 1982.

En el año 1991 se disponía también la inaplicabilidad o reforma en su caso del régimen de concesiones ferroviarias de la Ley N° 5.315 del 30 de septiembre de 1907, el régimen de coordinación de

transportes de la Ley N° 12.346, del 5 de enero de 1937, el régimen para la construcción de silos y elevadores en terrenos del área ferroviaria de la Ley N° 19.076 del 7 de junio de 1971, reglamentada por el Decreto N° 1693, de ese mismo día y el Reglamento General de Ferrocarriles aprobado por el Decreto N° 90.325 del 12 de septiembre de 1936.

En el área metropolitana se licitaron siete grupos de servicios (grupos 1 y 2: ex líneas Mitre y Sarmiento; grupo 3: ex línea SBase-Urquiza; grupos 4, 5 y 7 ex líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur; y grupo 6, ex línea Belgrano Norte) cuyos contratos se aprobaron por Decretos Nros. 730/95, 2608/93, 2333/94, 479/94 y 594/94, con plazos de DIEZ (10) años y diferentes planes de obras e inversiones.

En el año 1999 se aprobaron addendas en las que se prorrogaron las concesiones por VEINTE (20) años y se modificaron los planes de inversiones.

En el año 2001, por Decreto N° 104 de fecha 25 de enero y Decreto N° 167 de fecha 9 de febrero, se ingresó a un proceso de renegociación y de revisión integral de los contratos.

El Decreto N° 2075, del 16 de octubre de 2002, declaró la emergencia ferroviaria, suspendiendo los planes de inversión previstos en los contratos de concesión vigentes, estableciendo un diagrama de frecuencias mínimas, disponiendo solventar un régimen de subsidios con fondos provenientes del fondo fiduciario de infraestructura que se nutre de la

f.



*El Poder Ejecutivo
Nacional*

tasa del gasoil.

Por último, por Decreto N° 1261 del 27 de septiembre de 2004 se decidió reasumir por parte del Estado Nacional la prestación de los servicios interurbanos de transporte ferroviario de pasajeros de largo recorrido suprimidos por el Decreto N° 1168 del 10 de julio de 1992, época en la que se intentó la sustitución del ferrocarril por el transporte automotor de pasajeros.

Algunas de las concesiones han debido rescindirse y son operadas transitoriamente por una entidad que convoca a la acción al resto de los operadores que explotan concesiones existentes.

En la actualidad cuenta con aprobación un nuevo plan de inversiones que prioriza los servicios en redes y nodos con acceso a terminales portuarias y terminales de logística, poniendo énfasis en las conexiones internacionales.

Se invierte en la ejecución de importantes obras, y se ha adquirido material rodante en Portugal, España y China para la prestación de servicios en la red metropolitana y en los corredores que la vinculan a Córdoba, Mendoza, Mar del Plata y Tucumán, conforme al detalle del siguiente cuadro:

f.



PLAN DE INVERSIONES FERROVIARIAS

OBRAS Y EQUIPAMIENTO EJECUTADAS	\$	3,047,551,775
Equipamiento Internacional		
España	\$	1,217,742,501
Portugal	\$	107,913,025
China	\$	377,004,786
Obras Metropolitanas	\$	940,644,540
Obras Interjurisdiccionales	\$	47,372,994
Ptuba	\$	226,854,069
Proyectos Especiales		\$ 130,019,860

OBRAS Y EQUIPAMIENTO EN EJECUCION	\$	2,966,834,441
Equipamiento Internacional		
España		
Portugal		
China		
Obras Metropolitanas	\$	1,985,231,167
Obras Interjurisdiccionales	\$	60,000,000
Ptuba	\$	296,130,572
Proyectos Especiales	\$	625,472,703

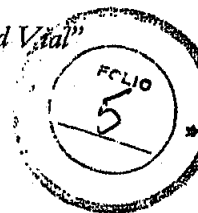
TOTAL OBRAS Y EQUIPAMIENTO	\$	6,014,386,216
Equipamiento Internacional		
España	\$	1,217,742,501
Portugal	\$	107,913,025
China	\$	377,004,786
Obras Metropolitanas	\$	2,925,875,707
Obras Interjurisdiccionales	\$	107,372,994
Ptuba	\$	522,984,640
Proyectos Especiales	\$	755,492,563

(fuente: Secretaría de Transporte)

El largo repaso normativo sirve para dejar en evidencia que el tema ferroviario ha tenido en nuestro país distintas etapas, modalidades y revisiones que no han resultado nunca ajenas a las circunstancias políticas, sociales y económicas imperantes en el país.

Hoy, tras largos años de destrucción, desguace intencionado, levantamiento de ramales y desmantelamiento de

[Handwritten signature]



*El Poder Ejecutivo
Nacional*

estaciones y líneas, desinversión, y retraso tecnológico, estamos intentando reparar, reconstruir, poner a la altura de los tiempos un sistema que en otras latitudes brinda servicios de infraestructura y transporte importantes y modernos.

La realidad prueba, con incontrastable evidencia, que el último modelo intentado en los noventa no ha rendido los frutos que sus más entusiastas defensores neoliberales prometían.

El servicio es hoy evaluado negativamente por sus usuarios que lo sufren diariamente sin que haya protagonizado adelantos por inclusión de nuevas modalidades surgidas de la evolución tecnológica.

No se puso en acción el riesgo empresarial privado al que se apuntaba en los discursos y la realidad muestra la cada vez mayor dependencia del subsidio público que el sistema requiere.

Salvo la inversión encarada por nuestro Gobierno, hace años que el sector ferroviario no ha logrado ser protagonista de la innovación tecnológica, la disminución de costos operativos, el incremento de la eficiencia, la mejora en la rentabilidad, el incremento de la competitividad, la asunción de riesgos o la mejora en la calidad.

Las acciones públicas que hemos protagonizado en este rubro, tendientes a la recuperación, puesta en valor y modernización del transporte ferroviario, nos diferencian suficientemente de los

f.



crónicos diagnosticadores, e implican un sólido punto de partida para intentar la consolidación de un nuevo sistema ferroviario que abrevie en las mejores experiencias contemporáneas.

La convivencia de múltiples actores hoy existente en el sector ferroviario, donde conviven actores públicos y privados, nacionales, provinciales y locales hace necesario encarar el tema por fuera de cualquier ortodoxia estatista o privatista, aprovechando las diferentes realidades y situaciones para incrementar una sana competencia que fructifique en la oferta de mejores servicios.

El sector público, no un gobierno, tiene ante sí dos importantes desafíos.

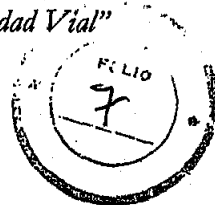
Por un lado cubrir con autoridad, seriedad y rigurosidad técnica el papel de administrador y regulador de un sistema que es plural pero que debe marchar bajo una estrategia de crecimiento común a la altura del crecimiento económico que la República protagoniza.

Por el otro, en el caso de aquellas concesiones que ha debido recuperar, ponerse a la cabeza de la inversión, eficientización, modernización y mejora de las prestaciones, para servicio de los usuarios y espejo en que los actores privados deberán mirarse, so pena de perder irremediable terreno.

Está visto que la simplificación de la problemática ferroviaria al análisis de la situación de caja en un balance no

f.

*El Poder Ejecutivo
Nacional*



permite contabilizar los aportes que el sistema hace a la organización, a la infraestructura de un país, el aporte que implican las ventajas de un sistema de transporte menos contaminante ni muestra la imposibilidad práctica de ser sustituido por otros medios de transporte sin colapsar las autopistas, avenidas y calles de las grandes urbes, entre otros problemas.

La rentabilidad social de este sistema de transporte se resiste a ingresar en los fríos números de los balances. No hay número capaz de expresar la desazón de los habitantes de una población que ha perdido su estación y el paso del tren.

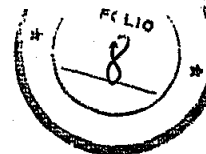
La experiencia ayuda a sostener que el simple diagnóstico, la simple crítica, no alcanzan para obtener un mejor y más eficaz servicio de transporte ferroviario, como también a entender que el sólo subsidio estatal no puede por sí solo incentivar mejoras.

Es necesario repensar, reordenar, el subsistema de transporte de personas y cargas del servicio de los ferrocarriles, poniendo como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del cliente.

Es importante en esta consideración tener en cuenta experiencias que en otras latitudes rinden frutos, adaptando mecanismos, aprovechando similitudes con nuestra situación y también la experiencia acumulada en la materia.

Por sus múltiples actores y la necesidad de

*El Poder Ejecutivo
Nacional*



dar una respuesta integradora de situaciones disímiles, evaluamos como más aprovechable y aplicable a nuestra realidad la que viene desarrollando la Unión Europea, y, de las diversas experiencias comunitarias, la que desarrolla desde el año 2005 el Reino de España.

La necesidad de convertir el ferrocarril en un medio de transporte competitivo, con apertura interna e internacional hizo que debieran dictarse allí directivas que componen un nuevo modelo ferroviario cuya planificación estratégica y consecuente regulación recae en el Ministerio de Fomento. Su acción se encara a través de dos organismos públicos empresariales, uno dedicado a administrar la infraestructura ferroviaria y el otro a operar aquella mediante la prestación de servicios ferroviarios, bajo la vigilancia de un comité.

Adaptando ello a nuestro país propiciamos la adopción de un esquema similar pero no igual, en tanto atiende la existencia de experiencias y capacidades locales, con lo que avanzamos en este proyecto de ley a separar la administración de la infraestructura de la operación de los ferrocarriles y la vigilancia de las concesiones, la regulación y el control y vigilancia de los servicios ferroviarios.

La planificación estratégica, la vigilancia del cumplimiento de los contratos de concesión vigentes y la regulación del transporte ferroviario se ubican en el ámbito del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

*El Poder Ejecutivo
Nacional*



La administración de la infraestructura ferroviaria, concesionada o no, se ubica en cabeza de una sociedad del estado creada al efecto con finalidades muy precisas y facultades para cuidar y acrecentar el acervo patrimonial del país en ese ámbito. En tal sentido, se crea la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento, la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad, como también el desarrollo de inversiones.

La operación del servicio de trenes de pasajeros y carga cuya administración retorne al Estado se ubicará en cabeza de otra sociedad del Estado que contará también con la debida especialización. A tal efecto, se crea la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, la que tendrá 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.

Las Sociedades que, se crean por la presente estarán sometidas a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la Ley Nº 24.156.

El control y la vigilancia de la prestación de esos servicios quedará en el ámbito actual, es decir, la COMISIÓN NACIONAL

*El Poder Ejecutivo
Nacional*



DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

Este esquema básico es el que desarrolla y desagrega el proyecto que adjuntamos.

Intentamos crear nuevas condiciones que posibiliten una mejor custodia del patrimonio ferroviario, una urgente modernización de estructuras, el comienzo de una etapa de competitividad e inversión que fructifiquen por fin en un mejor servicio ferroviario a los usuarios, que como ciudadanos y clientes deben ser receptores de una prestación segura, confiable y accesible.

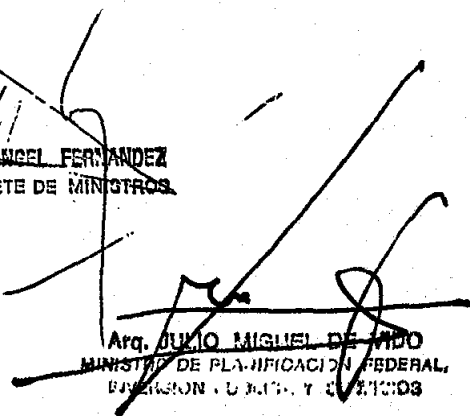
Se trata de echar las bases para un punto de partida que no tire por la borda la experiencia acumulada ni afecte aquello que pueda lucir mejoras, pero que empuje al sector -pivoteado por una enérgica acción del estado- a cubrir el desafío de estar a la altura de las actuales exigencias que el crecimiento evidenciado del producto bruto interno impone.

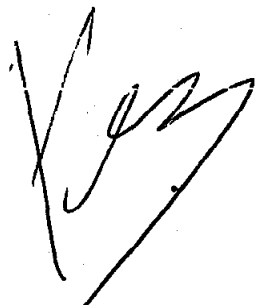
Por las razones expuestas se eleva a vuestra consideración para su tratamiento y aprobación el presente proyecto de Ley.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

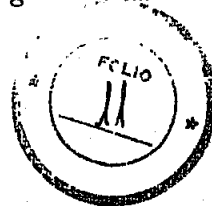
MENSAJE N° 635


~~DR. ALBERTO ÁNGEL FERNÁNDEZ~~
JEFE DE GABINETE DE MINISTROS


~~Arq. JULIO MIGUEL DE VIDO~~
MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL,
DESARROLLO URBANO Y SERVICIOS



*El Poder Ejecutivo
Nacional*



EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS
DE LA NACION ARGENTINA, REUNIDOS EN CONGRESO,...
SANCIONAN CON FUERZA DE
LEY:

TITULO I
FINALIDAD

ARTICULO 1º.- El objeto de esta ley es 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 cliente, conforme a las pautas que se fijan.

TITULO II
LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA
CAPITULO I

DE LA ADMINISTRACION.

ARTICULO 2º.- Créase, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento, la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad, como también el desarrollo de inversiones.



ARTICULO 3º.- La ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO. tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomiende.
- b) La confección y aprobación de proyectos de ampliación de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, y su construcción y mantenimiento que se lleven a cabo con sus propios recursos, de terceros o asociada a terceros y con arreglo a lo que determine el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.
- c) Llevar adelante sus funciones de conformidad con su objeto social por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros.
- d) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre y de la circulación ferroviaria que se produzca en la misma.
- e) La explotación de los bienes de titularidad del Estado Nacional que forman parte de la infraestructura ferroviaria y de aquellos cuya gestión se le encomiende o transfiera.
- f) La cooperación con los organismos que en otros Estados administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red.
- g) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de su actuación.
- h) La definición de la red nacional primaria y secundaria y de las explotaciones colaterales.



- i) La percepción de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria, y en su caso, por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.
- j) Llevar un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario.
- k) La conformación de su estructura organizativa, la selección de su personal con un criterio de excelencia y la capacitación del mismo.
- l) Emitir órdenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviarias, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso de ser necesario la interrupción de las operaciones ferroviarias, cuando compruebe situaciones de peligro que justifiquen dicha actitud, y emitir órdenes de emergencia que tiendan a evitar dichos riesgos.
- m) Conducir o encomendar investigaciones técnicas sobre materias relativas a la seguridad del transporte ferroviario, emitir boletines técnicos informativos y dictar la normativa general de procedimientos a seguir en caso de accidentes.
- n) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

ARTICULO 4º.- Para el cumplimiento de sus funciones, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación civil y comercial.

ARTICULO 5º.- En el ejercicio de sus funciones, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO deberá tener en cuenta la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario. Asimismo, adoptará los procedimientos pertinentes que aseguren la transparencia de su gestión.



ARTICULO 6º.- La ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá en afectación los bienes ferroviarios concesionados y los no concesionados.

El patrimonio ferroviario que se encuentre afectado al ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACION DE BIENES se transfiere a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO.

ARTICULO 7º.- El conjunto de bienes muebles e inmuebles pertenecientes al ESTADO NACIONAL en poder de las empresas concesionarias, revertirá a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO cuando por cualquier causa finalice la concesión, o bien cuando se haya resuelto desafectar la explotación de algún bien mueble o inmueble.

ARTICULO 8º.- Los recursos de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO estarán integrados por:

- a) La percepción de cánones creados o a crearse y los correspondientes a alquileres.
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuesto.
- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1º de la Ley N° 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de Presupuesto.
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor.
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.

[Handwritten signature]

- g) Los activos y créditos, saldos a favor provenientes de tributos nacionales, provinciales y municipales, bienes muebles, inmuebles, marcas, registros, patentes y demás bienes inmateriales cuya titularidad ostenta el PODER EJECUTIVO NACIONAL y los que hayan sido cedidos y/o transferidos a los concesionarios y de todos aquellos que se encontraren afectados al uso en sus unidades productivas ferroviarias a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, y que pasarán a formar parte del capital de esta Sociedad del Estado.
- h) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO III

TRANSPORTE FERROVIARIO

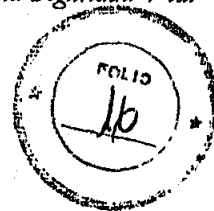
CAPITULO I

DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA

ARTICULO 9°.- Créase la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO con sujeción al régimen establecido por la Ley N° 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley N° 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su Estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

La sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o

f.



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.

ARTICULO 10.- La sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de cargas, 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.
- b) Administrar los bienes muebles e inmuebles que le sean asignados por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO para la prestación del servicio de transporte ferroviario.
- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria.
- d) La conformación de su estructura organizativa, la selección de su personal con un criterio de excelencia y la capacitación del mismo.

ARTICULO 11.- Los recursos de la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO estarán integrados por:

- a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el ejercicio de su actividad.
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas leyes de Presupuesto.

f.



- c) Los recursos provenientes del impuesto creado por el artículo 1º de la Ley N° 26.028 para el sistema ferroviario y los que se incluyan en las leyes de Presupuesto.
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor.
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por Ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

TITULO IV

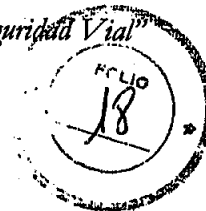
DE LAS DISPOSICIONES COMUNES A AMBAS SOCIEDADES

ARTICULO 12.- Las sociedades del estado creadas por esta ley actuarán en jurisdicción del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

ARTICULO 13.- El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de las sociedades creadas por los artículos 2º y 9º será determinado en sus respectivos Estatutos.

ARTICULO 14.- Las relaciones laborales de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y de la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la Ley N° 20.744 (t.o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

A handwritten signature in the bottom left corner of the page.



ARTICULO 15.- Las Sociedades que se crean por la presente estarán sometidas a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la Ley N° 24.156.

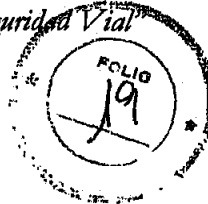
En la gestión de sus asuntos deberán garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

TITULO V

COMPETENCIA DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS

ARTICULO 16.- En virtud de las disposiciones de la presente Ley, el MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSION PÚBLICA Y SERVICIOS tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario:

- a) La planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo.
- b) La ordenación general y regulación del sistema, que incluye el establecimiento de las reglas básicas del mercado ferroviario y la elaboración de la normativa que sea necesaria para su correcto desenvolvimiento.
- c) La supervisión de las funciones que desempeñen la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.
- d) La determinación del régimen de aportes del Estado para la financiación de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD



DEL ESTADO y para la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

- e) Continuar los contratos pendientes, los contratos en curso de ejecución y los compromisos contractuales contraídos por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en su carácter de concedente existentes a la fecha de entrada en vigencia de la presente, pudiendo proponer las modificaciones, respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario de personas y cargas, sus addendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, así como para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia.
- f) Aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.
- g) La habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto afecte a la seguridad ferroviaria.
- h) La autorización correspondiente para el supuesto de disposición de bienes inmuebles ferroviarios.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL ordenará el texto de la Ley de Ministerios en atención a las competencias asignadas.

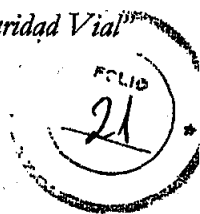
7.

COMPETENCIA DE LA COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL
TRANSPORTE

ARTICULO 17.- A los fines de la presente ley la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, tendrá las siguientes funciones:

- a) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, o la sociedad OPERADORA RED FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario.
- b) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentre la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:
 - I. La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión según los estándares y criterios convenidos.
 - II. El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.
 - III. El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.
 - IV. El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.





- V. La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión.
- c) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas.
 - d) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieran su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos.
 - e) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones "in situ" para determinar el grado de cumplimiento dado por ellas a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos.
 - f) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación.
 - g) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no

preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo.

- h) Ordenar a las empresas ferroviarias la inmediata separación del servicio de cualquier empleado, en forma preventiva y temporaria, cuando una inspección determine que el mismo no se encuentra en condiciones de prestar el servicio a su cargo en condiciones de seguridad, y exigir en los casos en que el correspondiente sumario determine la peligrosidad de una infracción o la responsabilidad del empleado o su inhabilidad, su separación definitiva del cargo que venía desempeñando y de cualquier otro que guarde relación con la seguridad.
- i) Requerir el auxilio de la fuerza pública cuando sea necesario al ejercicio de sus funciones, bajo su exclusiva responsabilidad.

TITULO VII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 18.- EL PODER EJECUTIVO NACIONAL aprobará los Estatutos Sociales de las sociedades creadas por la presente, con sujeción a las pautas previstas en la presente ley, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de las mismas, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS.

ARTICULO 19.- A los fines de la presente ley, el PODER EJECUTIVO NACIONAL queda facultado para realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de

f.

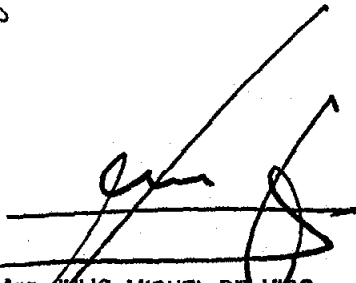
control y fiscalización del sistema de transporte automotor y ferroviario a cargo de la
COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE.

ARTICULO 20.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL adecuará las estructuras
organizativas de los organismos involucrados en la presente ley.

ARTICULO 21.- El Jefe de Gabinete de Ministros efectuará las adecuaciones
presupuestarias pertinentes a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto
precedentemente.

ARTICULO 22.- Comuníquese al PODER EJECUTIVO NACIONAL


Dr. ALBERTO ANGEL FERRANDEZ
JEFE DE GABINETE DE MINISTROS


Arq. JULIO MIGUEL DE VIDO
MINISTRO DE PLANIFICACION FEDERAL,
ENTENDIMIENTO Y COORDINACION