



# *Proyecto de Ley*

**El Senado y La Cámara de Diputados de la Nación ...**

**SANCIONAN**

## **Fortalecimiento y Recuperación de la Industria Ferroviaria Argentina**

**Artículo 1°.- OBJETO.** La presente Ley tiene por objeto el fortalecimiento y recuperación de la industria ferroviaria en todo el territorio de la República Argentina mediante la implementación de incentivos a la inversión productiva aplicados a la producción de bienes y/o a la formación de recursos humanos, inherentes ambos al sistema ferroviario nacional.

**Artículo 2°.- DEFINICIONES.** A los efectos de la presente Ley se entenderá por:

- a) “Sistema Ferroviario” al conjunto de vías, material rodante tractivo y remolcado, estaciones y terminales ferroviarias, subsistemas de control de trenes, seguridad ferroviaria y energía de tracción, instalaciones de logística, carga y descarga, estacionamientos, talleres de reparación y de reacondicionamiento de conjuntos, subconjuntos, herramientas, partes y repuestos y todo componente que resulte necesario para la operación del transporte ferroviario en sus distintas modalidades.
- b) “Bienes Ferroviarios” a aquellos productos de la industria nacional cuyo destino y uso exclusivo sea el sistema ferroviario, nacional o extranjero.



c) “Recursos Humanos Ferroviarios” a aquellos trabajadores que desempeñen tareas en las industrias productoras de bienes para el sistema ferroviario en el territorio de la República Argentina.

**Artículo 3°.- MECANISMOS DE INCENTIVO.** Los incentivos a la inversión productiva de bienes serán aplicados exclusivamente a empresas industriales ferroviarias radicadas en el territorio de la República Argentina. El destino de venta del producto no será, en ningún caso, razón para exceptuar de los incentivos de esta Ley a las empresas industriales ferroviarias.

Los incentivos a la inversión productiva en recursos humanos se aplicarán sobre los trabajadores de empresas industriales ferroviarias quienes deberán necesariamente estar radicados y desempeñar sus actividades en el territorio de la República Argentina.

**Artículo 4°.- FINANCIACIÓN.** El Banco de la Nación Argentina financiará con una tasa subsidiada, la compra, leasing y/o arrendamiento de bienes de capital, herramientas y/o bienes inmuebles, con destino exclusivo a desarrollos industriales ferroviarios.

La financiación referida en el presente artículo deberá estar disponible, para los sujetos comprendidos en esta ley, en el término máximo de sesenta (60) días a partir de la promulgación de la misma.

**Artículo 5°.- IMPORTACIÓN.** Exímase del pago de derechos de importación y tasas de estadística en la compra de bienes de capital ferroviarios importados a los sujetos beneficiarios de la presente ley.



Los bienes de capital importados bajo este régimen, deberán ostentar como única condición, la de ser tecnología de última generación o inexistente en nuestro país. En el mismo sentido, los bienes a importar deberán ser nuevos, formar parte exclusivamente de una nueva línea de producción completa y autónoma, estar comprendidos dentro del predio en que funciona la empresa, y ser imprescindibles para la realización del proceso productivo ferroviario. Deberán a su vez, estar afectados directamente a nuevas plantas industriales, ampliaciones y/o modernización de plantas existentes, destinadas a la producción de bienes tangibles que sean exclusivamente de carácter ferroviario.

**Artículo 6°.- REINTEGROS.** Las industrias ferroviarias nacionales serán beneficiadas con un reintegro fiscal para los impuestos nacionales que graven la venta de sus producciones industriales ferroviarias.

El reintegro se aplicará después de la venta de los bienes gravados por los impuestos nacionales correspondientes. El reintegro se realizará vía Bonos Fiscales nominativos de hasta el 9,7%. Las industrias ferroviarias nacionales, beneficiarios directos de los Bonos Fiscales, podrán aplicarlo al pago del IVA, Ganancias, impuestos internos, así como también podrá cederlo o endosarlo a terceros, para pago a proveedores, instituciones financieras o bancarias nacionales, por una única vez. También podrá ser transferido y cobrado en efectivo. Ésta operatoria tendrá un descuento sobre el total a percibir del dos por ciento (2%), porcentaje que será destinado al Fondo Fiduciario de Fomento Ferroviario que se crea en el marco de la presente Ley.

La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) tendrá a su cargo la reglamentación del mecanismo de implementación, a los fines de efectivizar el otorgamiento de los bonos fiscales. Para esto contará con un plazo máximo de sesenta (60) días a partir de la promulgación de la presente Ley.



**Artículo 7°.- TALLERES FERROVIARIOS.** Los talleres ferroviarios serán beneficiados con una garantía de compra que operará sobre el cincuenta por ciento (50 %) de su producción durante el lapso de cinco (5) años. La garantía de compra será obligatoria para el Estado Nacional, todas sus dependencias, concesionarios y operadores de transporte ferroviario, públicos o privados. Los talleres deberán dedicarse exclusivamente a la producción industrial ferroviaria de vagones, locomotoras y/o rieles. El periodo temporal de aplicación del beneficio comenzará a regir, retroactivamente, desde la presentación formal de la solicitud, dicha solicitud deberá ser presentada únicamente dentro de los trescientos sesenta (360) días, contados a partir de la promulgación de la presente Ley. Los talleres que podrán solicitar este beneficio, sin perjuicio de otros que lo acrediten ante la Autoridad de Aplicación, son:

<b>Ferrocarril</b>	<b>Ubicación/Nombre del Taller</b>
Belgrano:	Tafí Viejo
Sarmiento:	Liniers
Mitre:	Victoria
Urquiza:	Paraná
Roca:	Bahía Blanca
San Martín:	Centro Logístico Palmira

**Artículo 8°.- FONDO FIDUCIARIO.** Créase el Fondo Fiduciario de Fomento Ferroviario, el cual se compondrá de los siguientes recursos:

- a) Partida Presupuestaria que le fuera asignada en el Presupuesto de Gastos de la Administración Pública Nacional.
- b) Recaudaciones provenientes del porcentaje descontado por Bonos Fiscales cobrados en efectivo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 6° de la presente Ley.



- c) Ingresos propios devengados por la aplicación del fondo.
- d) Donaciones y Legados.

Este Fondo será administrado, en carácter de fiduciario, por el organismo que establezca la Autoridad de Aplicación.

**Artículo 9°.-** Los recursos del fondo serán aplicados de la siguiente forma:

- a) 50% Financiación con tasa del cero por ciento (0%) a microempresas y cooperativas de trabajadores dedicadas a la producción industrial ferroviaria.
- b) 30% A la creación y/o promoción de programas, carreras, cursos y especializaciones para capacitación y perfeccionamiento del personal profesional y/o técnico de la industria ferroviaria nacional.
- c) 20% A la promoción y fomento de la industria ferroviaria argentina en los potenciales mercados compradores del exterior.

**ARTICULO 10°.- AUTORIZACIÓN.** Autorízase al Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación para que, en el curso del año fiscal desde la entrada en vigencia de la presente ley, realice reasignaciones a las partidas presupuestarias correspondientes a fin de destinar los recursos necesarios para el Fondo Fiduciario de Fomento Ferroviario.

**Artículo 11°.- EDUCACIÓN.** Crease el Programa “Capacitar para la industria ferroviaria”, con los siguientes objetivos:

- a) Asegurar la formación de personas con capacidades técnicas y/o profesionales.
- b) Impulsar la adquisición de conocimiento tecnológico y dominio de los conceptos específicos para el desarrollo sostenido de la industria.
- c) Arbitrar los medios necesarios para generar la igualdad de oportunidades en la formación de esta área de la industria nacional.



d) Establecer con las autoridades educativas jurisdiccionales y municipales las acciones necesarias para la incorporación de esta nueva propuesta formativa en sus currículas respetando los criterios federales.

**Artículo 12°.- SUBSIDIOS.** Para el logro de los objetivos del programa, se utilizará el porcentaje del fondo establecido en el artículo 8° inciso b) de la presente ley y se subsidiará por 5 años a las siguientes instituciones educativas:

- a) Instituciones educativas técnico profesionales que incorporen orientación, especialización y/ o tecnicaturas de industria ferroviaria.
- b) Universidades que incorporen en carreras afines a la industria ferroviaria y/o asignaturas relacionadas a la actividad.
- c) Universidades que creen orientaciones, especializaciones, tecnicaturas y/o carreras en los niveles de grado o postgrado específicas a la actividad.

**Artículo 13°.-** El subsidio se otorgará a través de la autoridad jurisdiccional correspondiente, una vez que la misma apruebe los trayectos formativos presentados, y eleve el listado, el que deberá ser aprobado por el organismo administrador del fondo que establezca la Autoridad de Aplicación.

El otorgamiento de los subsidios se realizará de la siguiente manera:

- a) Entre las instituciones que incorporen asignaturas, el subsidio se dará de acuerdo al número de inscriptos a las mismas por cuatrimestre o año, según corresponda al plan de estudios.
- b) Entre las instituciones que creen orientaciones, especializaciones, tecnicaturas y/o carreras específicas a la industria, el subsidio se dará anualmente por matrícula aceptada.



**Artículo 14º.- CAPACITACIÓN.** Se establece un sistema obligatorio de capacitación por competencias para los empleados. El mismo se realizará en horario laboral dentro de las fábricas e industrias ferroviarias alcanzadas por los incentivos de esta Ley. La capacitación deberá consistir en cinco (5) horas semanales en las cuales el empleado rotará por diferentes áreas productivas, donde será capacitado teórica y prácticamente sobre el desarrollo de las tareas afines al sector.

Los encargados de capacitar al personal podrán ser trabajadores idóneos de la misma empresa, quienes deberán contar con comprobable experiencia en la industria ferroviaria. Los encargados de capacitar, que sean empleados de la empresa, podrán cumplir con esta tarea por un lapso temporal de no más de tres horas semanales, se exceptuará lo antedicho con un acuerdo de voluntades firmado entre empleado-empendedor.

**Artículo 15º.- TRABAJO JÓVEN FERROVIARIO.** Créase el plan “Trabajo Joven Ferroviario”, que tendrá como objetivo el fomento de empleo para todos aquellos jóvenes entre 18 y 30 años de edad que se encuentren desocupados.

Dicho plan de fomento tendrá por objetivos, los siguientes:

- a) Favorecer la inserción de aquellos jóvenes desocupados para quienes sea este su primer trabajo formal, no se requerirá la finalización de estudios secundarios, exigiéndose un compromiso firmado entre empleado-empendedor que establezca la capacitación por competencias.
- b) Promover el desarrollo de acciones destinadas a incorporar al mercado laboral a aquellos jóvenes que hayan finalizado el nivel Secundario, Terciario o Universitario con orientación industrial o ferroviaria. Se exigirá también un compromiso firmado entre empleado-empendedor en el cual quedará expresamente garantizado por parte del empleador el otorgamiento de



facilidades y estímulos para que los empleados continúen capacitándose en instituciones educativas.

- c) Impulsar a todos los empleados del sector industrial ferroviario a la realización de estudios superiores, terciarios o universitarios, con orientación industrial o ferroviaria a fin de generar un mercado laboral altamente capacitado y eficiente. Para cumplir con este objetivo podrán solicitar, empleados o empleadores, soporte y asistencia al Fondo Fiduciario establecido en la presente Ley.

**Artículo 16º.- PERSONAS MAYORES FERROVIARIAS.** Créase el plan de fomento denominado “Personas Mayores Ferroviarias” aplicable a toda persona desocupada, que haya trabajado en la industria ferroviaria nacional y que tenga más de 55 años de edad.

Dicho plan tendrá por objetivos:

- a) Promover el desarrollo de acciones destinadas a favorecer la reinserción en el mercado laboral de las personas mayores de 55 años de edad, quienes deberán contar con experiencia laboral en el sector industrial ferroviario, donde reingresarán con cargos acordes a sus capacidades.
- b) Fortalecer a la industria ferroviaria actual, de la experiencia de quienes hayan trabajado en la misma y que, por diversas razones, hayan tenido que abandonar la actividad. Se exigirá un compromiso firmado entre empleado-empleador, donde se establecerá que aquellos empleados contratados bajo este plan, podrán solicitar o ser designados como encargados de capacitación del personal.

**Artículo 17º.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN.** El Poder Ejecutivo designará la Autoridad de Aplicación de la presente Ley.

**ARTÍCULO 18º.- ADHESIÓN.** Invítese a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherirse a la presente Ley.



**ARTÍCULO 19º.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Autor:**

**Dip. Adolfo Bermejo**

Maipú - Mendoza

**FUNDAMENTOS**

Sra. Presidente:



El Proyecto de Ley que se pone a consideración de esta Honorable Cámara, tiene por finalidad restablecer las bases que permitan impulsar la industria ferroviaria nacional.

El presente proyecto se funda en la Constitución Nacional, que en su artículo 75 inciso 18 dice: “...Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo....”.

Por lo tanto, queda manifiestamente establecida la necesidad de atender a este proyecto habida cuenta y en orden al cumplimiento del mandato Constitucional.

Empero el mandato constitucional, la República Argentina, en tanto parte del concierto mundial de naciones, no está exenta de los malestares que la crisis global, generada por los países centrales, transfiere indiscriminadamente.

Por lo tanto, se pretende con este proyecto adelantarse y corregir los desequilibrios económicos que pudiere sufrir nuestro país debido a la crisis mundial, para ello se plantea la necesidad de impulsar y acompañar las inversiones productivas de las empresas industriales ferroviarias, a la vez que se reconstituye el tejido socio económico, el cual está enmarcado con irrefutable sentido federal por la red ferroviaria establecida en nuestro territorio.

Más allá de la situación económico financiera internacional, este proyecto encuentra una fuerte justificación en la realidad ferroviaria nacional, la cual fue advertida tempranamente por este Honorable Congreso, que aprobó atinadamente Ley 27.132



de política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria e incorporación de tecnologías y servicios. Por lo tanto, siguiendo criterios evidentes de coherencia política y necesidad estratégico funcional, surge la profundización de esta política en marcha, como una necesidad de avanzar en la misma dirección apuntalando el regeneramiento del sistema ferroviario argentino con una vigorosa industria nacional.

Como se ha mencionado, la red ferroviaria nacional, creada a fines del siglo XIX, detenta un criterio de soberanía nacional, que fue sistemáticamente desdeñado por las políticas que suspendieron los planes de inversión en el sector, generando desempleo, sumiendo en el olvido a cientos de pueblos del interior argentino, permitiendo el saqueo y destrucción de ramales y estaciones terminales e intermedias.

En suma, el modo ferroviario, como vía de comunicación social fue reducido a su mínima expresión, y como elemento dinamizador de la economía, con ocupación de mano de obra calificada en los grandes centros industriales (talleres ferroviarios), con generación de tecnología de punta para el mercado internacional, con servicios prestacionales dignos y eficientes, fue desarticulado, vaciando de contenido el rol planificador y regulador del Estado.

Este retroceso del Estado, implementado por un pensamiento neoliberal predominantemente mundial en su época, es lo que se pretende revertir aquí, en el espíritu de este proyecto es central la presencia del Estado, no como omnipresente sino como guía tutelar del desarrollo del pueblo argentino, intentado brindar las herramientas para un progreso socio económico nacional.

Por todo esto, es necesario favorecer el restablecimiento de la industria ferroviaria, contribuyendo a la diversificación del tejido industrial, con apoyo a la innovación y el desarrollo tecnológico, con especial énfasis en la educación y formación del trabajador



ferroviario, dotando a la industria de los medios para su crecimiento, evitando crear una dependencia funcional del Estado nociva para todos sus actores.

Sin lugar a dudas, este proyecto conlleva virtudes intrínsecas, tal vez soslayadas por aquellas de carácter económico y estratégico, pero no menos importantes, entre ellas se encuentran la reinstauración y revalorización de la figura del trabajador ferroviario, la dignificación del hombre mediante la justa valoración de su tradicional herencia ferroviaria, con la consecuente elevación de su espíritu y bienestar social, la creación de valor fundado en la promoción de un trabajo emblemático para nuestra cultura nacional.

Dicho proyecto de ley es representación del expediente 4987-D-2021, que perdió estado parlamentario.

Finalmente, en este proyecto lo que se propone es, que, desde el Estado, se brinden los instrumentos necesarios para que la industria nacional ferroviaria, fortalezca su resurgimiento y alcance la fuerza que siempre la caracterizó.



Como corolario, permítanme citar un pensamiento del ilustre Don Raúl Scalabrini Ortiz, quien sintetiza aquí nuestro compromiso con este proyecto: "...Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte..."

Por las razones expuestas, solicito a mis pares la aprobación del presente Proyecto de Ley.

**Autor:**

**Dip. Adolfo Bermejo**

Maipú - Mendoza