

PROYECTO DE LEY

La H. Cámara de Diputados de la Nación...

Régimen de Inversión Privada en Infraestructura Ferroviaria Interurbana Nacional

Título I – Disposiciones Generales

Artículo 1.º Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un régimen para promover la inversión de empresas privadas en la rehabilitación, modernización, construcción y explotación de la infraestructura ferroviaria interurbana de jurisdicción nacional.

Ello se realizará mediante el otorgamiento de concesiones exclusivas por un plazo de TREINTA (30) años, prorrogables por QUINCE (15) años más, con el fin de revitalizar la red ferroviaria hoy en desuso o deteriorada, garantizar un servicio de transporte moderno, eficiente y sostenible, e impulsar el desarrollo económico y social del país.

Artículo 2.º Definiciones. A los efectos de la presente ley se entenderá por:

- a) Infraestructura Ferroviaria Interurbana Nacional: el conjunto de bienes del dominio público ferroviario de la Nación afectados al servicio de transporte ferroviario interurbano (vías, puentes, túneles, terraplenes, estaciones, señales, sistemas de comunicación, instalaciones eléctricas y demás obras y equipamientos fijos), incluyendo trazados existentes y los que se construyan conforme a esta ley.
- b) Concesión: el contrato administrativo por el cual el Estado Nacional otorga a un concesionario privado el derecho de uso, explotación y administración exclusiva de una infraestructura ferroviaria interurbana determinada, obligándose el concesionario a invertir en su mejora, reparación, ampliación o construcción, y a

prestar los servicios correspondientes, a cambio de la percepción de tarifas, cánones o derechos de uso durante el plazo establecido.

c) Concesionario: la persona jurídica de derecho privado, nacional o extranjera, que bajo cualquier tipo societario o mediante unión transitoria de empresas, le es adjudicada una concesión conforme a esta ley.

d) Autoridad de Aplicación: el organismo del Estado que el Poder Ejecutivo Nacional designe para la implementación, reglamentación, control y supervisión del régimen establecido por la presente ley. En ausencia de designación específica, será Autoridad de Aplicación el Ministerio de Transporte de la Nación, o el organismo que en el futuro lo reemplace en sus competencias en materia ferroviaria.

e) Exclusividad: la garantía otorgada al concesionario de que, durante la vigencia de la concesión, ningún otro operador podrá explotar servicios ferroviarios que compitan en el mismo corredor o infraestructura concesionada, salvo lo previsto en esta ley respecto del uso por terceros autorizado por la Autoridad de Aplicación.

f) Tarifas, Pasajes o Derechos de Uso: los importes que el concesionario está autorizado a cobrar a los usuarios finales del servicio ferroviario, en el caso de servicios de pasajeros, o a los cargadores/clientes, en el caso de servicios de cargas, así como los cánones que pueda cobrar a terceros por el uso de la infraestructura concesionada, de acuerdo con las condiciones de la concesión y la reglamentación aplicable.

Artículo 3.º Naturaleza de los bienes. La infraestructura ferroviaria interurbana nacional objeto de las concesiones previstas en esta ley constituye parte del dominio público del Estado Nacional. La concesión otorgada en los términos de la presente no transferirá la propiedad de dichos bienes al concesionario, sino únicamente el derecho de uso y explotación de estos, conforme las condiciones establecidas. El Estado Nacional conservará en todo momento la titularidad de las vías, terrenos e instalaciones ferroviarias concesionadas, las cuales deberán ser restituidas al

Estado al término de la concesión o en caso de su extinción anticipada, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

Título II - Autoridad de Aplicación y Adjudicación de Concesiones

Artículo 4.º Autoridad de Aplicación. La Autoridad de Aplicación estará facultada para dictar las normas reglamentarias, técnicas y complementarias necesarias para la correcta implementación del presente régimen. Tendrá a su cargo la planificación de los proyectos ferroviarios a ser concesionados, la elaboración de los pliegos de bases y condiciones para la adjudicación, la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios, y en general todas las atribuciones de control, fiscalización y sanción previstas en esta ley.

Asimismo, la Autoridad de Aplicación podrá coordinar con otros entes u organismos nacionales o provinciales en materia de transporte, infraestructura y medio ambiente para el mejor cumplimiento de los fines de la ley. En particular, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) u organismo regulador que la reemplace colaborará en las tareas de fiscalización técnica y de seguridad operativa de las concesiones.

Artículo 5.º Mecanismo de adjudicación. Las concesiones previstas en esta ley se adjudicarán mediante licitación pública, en uno o varios llamados, que podrán ser de carácter nacional e internacional, garantizando la amplia concurrencia de oferentes y la transparencia del procedimiento de conformidad con la normativa de compras y contrataciones que resulte aplicable.

El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Autoridad de Aplicación, convocará a licitación para cada corredor ferroviario o proyecto específico, debiendo publicarse los llamados en el Boletín Oficial de la República Argentina y, al menos, en un diario de amplia circulación nacional, sin perjuicio de otros medios de difusión que se

consideren pertinentes para asegurar la publicidad e igualdad de condiciones. La adjudicación se realizará al oferente que resulte más conveniente al interés público, considerando criterios de evaluación que incluirán, entre otros: la capacidad técnica y financiera del oferente, el monto y plan de inversión propuesto considerando especialmente la modernización de la infraestructura existente, el plazo de ejecución de las obras de rehabilitación o construcción, la calidad del plan de operación y mantenimiento, las tarifas o esquema de canon ofertados para los usuarios o por uso de la vía en caso de que se proponga algún límite o regulación, y eventualmente el canon o retribución ofrecida al Estado por la concesión si el pliego lo previere. La Autoridad de Aplicación deberá asegurar que los pliegos establezcan con claridad las obligaciones mínimas en materia de servicio, seguridad y calidad que deberán cumplir los oferentes.

La adjudicación definitiva de cada concesión será dispuesta por el Poder Ejecutivo Nacional mediante acto fundado, a recomendación de la Autoridad de Aplicación, previa evaluación técnica y jurídica de las ofertas. En todos los casos, el contrato de concesión que se celebre deberá ajustarse a lo estipulado en la presente ley y a la normativa en materia de compras y contrataciones vigente.

Título III – Derechos y Obligaciones del Concesionario

Artículo 6.º Derechos del concesionario. El concesionario, una vez perfeccionado el contrato de concesión y durante la vigencia del mismo, tendrá los siguientes derechos, sin perjuicio de otros que se establezcan en el contrato respectivo de conformidad con esta ley:

Uso y explotación exclusiva: Derecho al uso, goce y explotación comercial exclusiva de la infraestructura ferroviaria concesionada y de los servicios ferroviarios asociados a la misma, por el plazo establecido en la concesión máximo TREINTA (30) años, con la posibilidad de prórroga prevista en esta ley.

Esta exclusividad incluye la potestad de organizar y operar servicios de transporte ferroviario de cargas y/o pasajeros en el corredor concesionado, sin interferencia de terceros no autorizados conforme al Artículo 8º de esta ley.

Percepción de ingresos: Facultad de fijar y percibir las tarifas, pasajes, fletes, peajes o derechos de uso que correspondan por la prestación de los servicios ferroviarios en la infraestructura concesionada. El concesionario podrá cobrar y retener el CIEN POR CIENTO (100%) de los ingresos generados por dichos conceptos, como medio para recuperar su inversión y obtener una rentabilidad, conforme a las condiciones del contrato de concesión. La estructuración tarifaria deberá respetar los lineamientos que fije la Autoridad de Aplicación en cuanto a transparencia, no discriminación entre usuarios en condiciones equivalentes y demás regulaciones aplicables, pudiendo preverse ajustes tarifarios periódicos de acuerdo a índices objetivos previstos en el contrato.

Administración de la infraestructura: Derecho a administrar, gestionar y disponer operativamente de la infraestructura concesionada para el mejor cumplimiento del servicio, incluyendo la facultad de programar horarios, frecuencias, la circulación de trenes, asignación de vías y en general todo lo relativo a la operación ferroviaria en el ámbito concedido, con sujeción a las normas de seguridad ferroviaria vigentes y a la supervisión de la Autoridad de Aplicación.

Autorización de mejoras y emprendimientos complementarios: Derecho a ejecutar, previa aprobación de la Autoridad de Aplicación, obras o proyectos complementarios en la zona de concesión que resulten necesarios para optimizar la explotación como ser construcción de desvíos, apartaderos, centros de logística, mejoras en estaciones, electrificación de tramos, instalaciones de señalamiento avanzadas, entre otros, siempre que sean coherentes con el objeto de la concesión.

Asimismo, podrá desarrollar actividades accesorias o servicios conexos en las instalaciones ferroviarias tales como locales comerciales en estaciones, servicios logísticos, entre otros, cuando ello estuviere contemplado en el contrato o autorizado por la reglamentación, y los ingresos provenientes de dichas actividades se distribuirán en las condiciones establecidas en el contrato correspondiente.

Prórroga de la concesión: Derecho a solicitar la prórroga de la concesión por hasta QUINCE (15) años, conforme al procedimiento y condiciones establecidos en el Artículo 15.º de la presente ley. La concesión sólo será prorrogada si el concesionario hubiera cumplido sustancialmente con sus obligaciones durante el período original y mediaren razones de interés público que justifiquen la extensión, las cuales serán evaluadas por la Autoridad de Aplicación en el momento correspondiente.

Artículo 7.º Obligaciones del concesionario.

El concesionario estará obligado a cumplir, a su costa y riesgo, las siguientes obligaciones esenciales, además de aquellas adicionales que se especifiquen en el contrato de concesión:

1. Inversión y ejecución de obras: Realizar las inversiones necesarias para la rehabilitación, reconstrucción, modernización y/o construcción de la infraestructura ferroviaria concesionada, según corresponda, de acuerdo al plan de obras y cronograma presentado en su oferta y aprobado en el contrato de concesión. Las obras deberán iniciarse en el plazo que establezca el contrato, y ejecutarse conforme a las especificaciones técnicas y de calidad definidas por la Autoridad de Aplicación. Cualquier modificación significativa al plan de inversiones originalmente pactado requerirá autorización previa de la Autoridad de Aplicación.
2. Mantenimiento y operación: Operar los servicios ferroviarios en el corredor concesionado de manera regular, eficiente y segura, garantizando la continuidad y calidad del servicio a los usuarios. Asimismo, realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y del material rodante utilizado, conforme a los estándares técnicos vigentes y mejores prácticas de la industria, de modo de asegurar en todo momento su buen estado de funcionamiento, su durabilidad y la seguridad operativa.
3. Cumplimiento normativo: Observar estrictamente toda la normativa aplicable en materia ferroviaria, laboral, de seguridad pública, seguros, y medioambiental. En

particular, deberá dar estricto cumplimiento a los estándares técnicos y ambientales fijados por la Autoridad de Aplicación en virtud de la presente ley, y a las regulaciones de seguridad operacional emanadas de los organismos competentes.

4. Calidad del servicio y atención al usuario: Garantizar niveles adecuados de calidad en la prestación del servicio de transporte, atendiendo a parámetros como puntualidad, frecuencia, velocidad de traslado acorde a una infraestructura modernizada, comodidad y seguridad para los pasajeros y/o confiabilidad y eficiencia para los clientes de cargas.

Asimismo, deberá implementar canales de atención al usuario y mecanismos de reclamo accesibles, y responder en tiempo y forma a las quejas o sugerencias de los usuarios, todo conforme a lo que establezca la reglamentación y el contrato.

5. Acceso de terceros y conectividad: Permitir, en las condiciones establecidas en el Artículo 8.º de esta ley, el acceso de terceros operadores o servicios a la infraestructura concesionada cuando así lo autorice la Autoridad de Aplicación, suscribiendo los acuerdos operativos correspondientes. En tales casos, deberá garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias para el uso por terceros, preservando siempre la seguridad y la adecuada prestación de los servicios propios.

6. Información y *reporting*: Proveer periódicamente a la Autoridad de Aplicación informes técnicos con la documentación respectiva sobre el estado de las obras, la operación ferroviaria, las inversiones ejecutadas, los ingresos percibidos por tarifas y demás datos económicos-financieros de la concesión, así como cualquier otra información relevante que dicha Autoridad requiera para monitorear el cumplimiento del contrato y evaluar el desempeño del concesionario.

Asimismo, deberá notificar de inmediato a la Autoridad de Aplicación la ocurrencia de accidentes graves, interrupciones significativas del servicio, o cualquier hecho extraordinario que afecte la prestación normal de aquel.

7. Seguros y garantías: Contratar y mantener vigentes pólizas de seguro adecuadas que cubran los riesgos de la operación incluyendo daños a personas, cosas, al medio

ambiente y al patrimonio público, en las condiciones y en las sumas que determine la reglamentación o el contrato.

Asimismo, deberá constituir las garantías de cumplimiento de contrato exigidas en el pliego licitatorio, las cuales responderán por el adecuado cumplimiento de las obligaciones asumidas.

8. Reversión de bienes: Al finalizar la concesión, ya sea por expiración del plazo contractual o por terminación anticipada, el concesionario deberá devolver al Estado Nacional la infraestructura concesionada, junto con todas las mejoras introducidas y bienes afectados a la prestación del servicio incluyendo, en su caso, el material rodante si así se hubiera pactado, en correcto estado de funcionamiento, conservación y seguridad operativa, sin cargo alguno para el Estado.

Asimismo, deberá facilitar una transición ordenada de la operación al Estado o al nuevo concesionario que éste designe, absteniéndose de entorpecer la continuidad del servicio.

El contrato de concesión podrá detallar y ampliar las obligaciones precedentes, incluyendo indicadores de desempeño específicos, planes de mantenimiento de largo plazo, obligaciones de ampliar capacidad ante cierto nivel de demanda, y otras condiciones particulares según las características de cada corredor ferroviario concesionado.

Artículo 8.º Uso de la infraestructura por terceros. El concesionario, con autorización previa y expresa de la Autoridad de Aplicación, podrá permitir que terceros operadores ferroviarios o terceros usuarios accedan o utilicen la infraestructura ferroviaria concesionada, ya sea para prestar servicios adicionales de transporte de pasajeros o de cargas, o para otros usos compatibles.

Esta autorización a terceros deberá realizarse en condiciones objetivas, equitativas y no discriminatorias, de manera tal que no se perjudique la prestación del servicio

a cargo del concesionario ni se comprometan la seguridad o la integridad de la infraestructura.

La Autoridad de Aplicación fijará los lineamientos para el otorgamiento de estos permisos de uso a terceros, incluyendo criterios tarifarios máximos que el concesionario podrá cobrar por el acceso a la vía u otras instalaciones, horarios de circulación, prioridades operativas, estándares técnicos de los equipos de los terceros, y cualquier otro aspecto necesario para garantizar la correcta convivencia de operaciones.

En todos los casos, la incorporación de terceros no exime al concesionario de sus responsabilidades primarias establecidas en el contrato y en esta ley. Los ingresos que el concesionario perciba de terceros por el uso de la infraestructura se considerarán ingresos de la concesión y estarán sujetos a las mismas reglas de transparencia y reporte establecidas en esta ley.

Título IV – Desarrollo de la Red, Modernización y Estándares Técnicos- Ambientales

Artículo 9.º Prioridad de trazados existentes y nuevas trazas. La planificación y adjudicación de concesiones ferroviarias bajo esta ley dará prioridad a la rehabilitación y modernización de la red existente que se encuentre fuera de servicio, subutilizada o en condiciones de deterioro, con el objetivo de recuperar tramos históricos de la red ferroviaria nacional e impulsar su utilización eficiente.

Únicamente se autorizará el desarrollo y construcción de nuevas trazas ferroviarias cuando la Autoridad de Aplicación determine, mediante informe técnico-económico fundado, que la restauración del antiguo trazado en ese corredor resultaría antieconómica o inviable desde el punto de vista técnico. En tales casos, la nueva traza deberá planificarse procurando la mayor integración posible con el resto de la

red ferroviaria y con los centros logísticos y de transporte existentes, evitando duplicaciones innecesarias.

Tanto en la rehabilitación de vías existentes como en la construcción de nuevas, el concesionario deberá ajustar las especificaciones del proyecto a los lineamientos estratégicos que en materia de trazas y conectividad establezca la Autoridad de Aplicación, buscando maximizar la conectividad interprovincial, la complementariedad con otros modos de transporte y la viabilidad a largo plazo de dicha infraestructura.

Artículo 10.º Estándares técnicos y de modernidad. Toda infraestructura ferroviaria intervenida o desarrollada en el marco de una concesión otorgada por esta ley, así como todo material rodante y de señalización utilizado en la prestación de los servicios, deberá cumplir con altos estándares de modernidad tecnológica, calidad y durabilidad técnica definidos por la Autoridad de Aplicación conforme a la normativa vigente y las mejores prácticas internacionales.

Asimismo, dichos estándares técnicos comprenderán, entre otros aspectos: la compatibilidad e interoperabilidad de la infraestructura con el resto de la red ferroviaria nacional; la resistencia y calidad de los rieles, durmientes y demás componentes de vía para admitir velocidades y cargas acordes a un servicio moderno; la implementación de sistemas de señalización, comunicaciones y control de tráfico avanzados implementando preferentemente sistemas de control automático de trenes y señalización electrónica que incrementen la seguridad; la adopción de material rodante con niveles de desempeño elevados en potencia, eficiencia energética y confiabilidad, dotados de tecnología moderna en frenos, sistemas de seguridad y comodidad; y la accesibilidad universal en estaciones y trenes para personas con movilidad reducida, en línea con la normativa vigente en la materia.

La Autoridad de Aplicación, mediante reglamentaciones técnicas, establecerá los lineamientos concretos y parámetros de calidad que deberán respetarse, pudiendo

basarse en estándares internacionales reconocidos que se adapten a la realidad local. Será obligación del concesionario en las condiciones que se establezcan en el contrato y en la reglamentación acreditar, en la etapa de oferta y durante la ejecución del contrato, que los diseños de ingeniería, los materiales utilizados y el material rodante provisto cumplen con dichos estándares, quedando sujeto a verificación, control y aprobación por parte de la Autoridad de Aplicación y a eventuales inspecciones de organismos técnicos especializados independientes.

Artículo 11.º Sostenibilidad ambiental. Los proyectos y operaciones ferroviarias realizados al amparo de esta ley deberán ajustarse a principios de sostenibilidad ambiental y respeto por el entorno. En consecuencia, el concesionario estará obligado a:

1. Cumplir con toda la normativa ambiental vigente a nivel nacional, provincial y municipal que resulte aplicable, obteniendo las autorizaciones ambientales pertinentes antes de iniciar las obras;
2. Presentar estudios de impacto ambiental detallados para la rehabilitación de tramos ferroviarios de significativo impacto y, en especial, para la construcción de nuevas trazas, de conformidad con la Ley General del Ambiente N° 25.675 y legislación complementaria, incluyendo la realización de audiencias públicas cuando corresponda;
- 3- Implementar medidas de mitigación y planes de gestión ambiental durante la etapa de ejecución de las obras y durante la operación del servicio ferroviario, para prevenir, minimizar o compensar efectos negativos sobre el ambiente tales como erosión de suelos, alteración de cauces de agua, ruidos y vibraciones en zonas urbanas, afección a fauna o flora sensible, emisión de gases contaminantes, entre otros; y
- 4- Adoptar, preferentemente, tecnologías limpias o de bajo impacto ambiental, privilegiando servicios electrificados y/o el uso de locomotoras y equipos con bajas

emisiones de gases de efecto invernadero, así como la gestión adecuada de residuos y materiales peligrosos.

La Autoridad de Aplicación, en coordinación con las autoridades ambientales competentes, evaluará y aprobará los estudios de impacto ambiental y supervisará el cumplimiento de los planes de gestión ambiental. Periódicamente, se realizarán auditorías o inspecciones ambientales en los proyectos concesionados en las condiciones que establezca la reglamentación, a fin de verificar el grado de cumplimiento de las obligaciones ambientales, pudiendo ordenar el concesionario la ejecución de acciones correctivas si se detectasen desvíos.

El incumplimiento de las obligaciones ambientales podrá dar lugar a sanciones específicas, independientemente de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder.

Título V – Control, Fiscalización y Régimen de Auditorías

Artículo 12.º Control estatal y ente regulador. El Estado Nacional, a través de la Autoridad de Aplicación, ejercerá un control permanente sobre el desarrollo de las concesiones otorgadas conforme a esta ley, velando por la protección del interés público, la seguridad y la eficacia en la prestación del servicio ferroviario.

La Autoridad de Aplicación tendrá plenas facultades para fiscalizar el cumplimiento por parte del concesionario de todas sus obligaciones contractuales, técnicas, operativas, tarifarias, laborales, ambientales y de cualquier otra índole establecidas en la normativa vigente. Para el ejercicio de estas funciones, podrá requerir informes y documentación al concesionario, realizar inspecciones técnicas en las vías, material rodante, talleres, estaciones y demás instalaciones concesionadas, así como verificar la correcta prestación del servicio.

La Autoridad de Aplicación, directamente o a través de los organismos especializados que corresponda, garantizará la realización de controles periódicos e independientes sobre los aspectos clave de la concesión.

Artículo 13.º Auditorías técnicas, de servicio y ambientales. Se implementará un régimen de auditoría integral para monitorear de forma sistemática el estado de la infraestructura, la calidad del servicio prestado y el desempeño ambiental de cada concesión:

1- Auditorías Técnicas: Consistirán en evaluaciones especializadas del estado de la infraestructura ferroviaria, del cumplimiento de los programas de mantenimiento y de la adecuación a los estándares técnicos exigidos.

Estas auditorías podrán ser llevadas a cabo por la Autoridad de Aplicación con su propio personal técnico o mediante la contratación de entidades técnicas independientes de reconocido prestigio.

Se realizarán con una periodicidad no menor a la anual, sin perjuicio de verificaciones adicionales extraordinarias tras incidentes graves o cuando la Autoridad lo considere necesario. Los informes resultantes deberán identificar eventuales desvíos, deficiencias o riesgos y formular recomendaciones de mejora, las cuales serán de cumplimiento obligatorio para el concesionario en los plazos que se le fijen.

2- Auditorías de calidad de servicio: Consistirán en la revisión y verificación del nivel de servicio brindado a los usuarios, contemplando indicadores como puntualidad de los trenes, frecuencia de las prestaciones, tiempos de viaje en comparación con los objetivos, tasa de cancelaciones o demoras, nivel de satisfacción de usuarios, condiciones de higiene y confort en coches y estaciones, y cualquier otro parámetro relevante para evaluar la experiencia del usuario o el desempeño logístico en el caso de cargas. Estas auditorías se realizarán con una periodicidad no menor a la semestral e incluirán mecanismos de consulta a los usuarios y clientes, ya sea a través de encuestas, análisis de reclamos recibidos u otros medios.

Sus resultados deberán ser publicados de forma accesible y gratuita permitiendo transparentar el desempeño de cada concesión y garantizar el acceso a dichos datos.

3- Auditorías ambientales: Consistirán en supervisiones orientadas a comprobar el grado de cumplimiento de las obligaciones de protección ambiental por parte del concesionario. Implican verificar la implementación de las medidas de mitigación comprometidas en los estudios de impacto ambiental, el control de niveles de ruido y vibraciones, la correcta gestión de residuos y materiales contaminantes, el manejo adecuado de eventuales contingencias ambientales, y en general la minimización de impactos negativos al entorno. Podrán involucrar mediciones de campo, revisión de registros ambientales y cualquier otra técnica de control. Estas auditorías se realizarán con una periodicidad no menor a la anual en coordinación interjurisdiccional con las autoridades ambientales de cada jurisdicción involucrada.

Los resultados de todas las auditorías mencionadas serán documentados en informes formales. La Autoridad de Aplicación deberá notificar al concesionario de las observaciones y recomendaciones derivadas de dichas auditorías, otorgándole un plazo razonable para subsanar las deficiencias detectadas. El incumplimiento de las acciones correctivas dispuestas podrá dar lugar a la aplicación de sanciones conforme al régimen del Artículo 14.º.

Asimismo, los informes de auditoría, salvo por secciones que pudieran contener información confidencial, deberán tener carácter público para garantizar la transparencia y permitir el control social del desempeño de las concesiones.

Artículo 14.º Régimen sancionatorio. Establecese un régimen de sanciones para casos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario, el cual será aplicable sin perjuicio de lo previsto en cuanto a la caducidad de la concesión en el Artículo 16.

La Autoridad de Aplicación podrá imponer, siguiendo el procedimiento administrativo correspondiente que garantice el derecho de defensa del concesionario, las siguientes sanciones graduadas según la gravedad de la falta:

(a) Apercibimientos o llamados de atención por incumplimientos leves o primeras infracciones, con intimación a corregir la falta;

(b) Multas económicas proporcionales al daño o al riesgo incurrido, las cuales podrán ser fijadas en unidades ajustables para facilitar su actualización;

(c) Suspensión temporal parcial o total de la concesión, en casos de incumplimientos graves que pongan en riesgo la continuidad o la seguridad del servicio, pudiendo la Autoridad de Aplicación asumir transitoriamente la operación o designar un operador provisorio durante la suspensión;

(d) Ejecución de garantías contractuales, haciendo efectivas las pólizas de caución u otras garantías financieras que el concesionario hubiera constituido, para resarcir al Estado o a terceros afectados por los incumplimientos; y

(e) Caducidad anticipada de la concesión, que implicará la terminación del contrato antes del vencimiento del plazo. Esta sanción se encuentra reservada para casos de incumplimientos muy graves, reiterados o irreparables, o ante la constatación de abandono de servicio, quiebra del concesionario, actos fraudulentos, o razones de interés público debidamente justificadas, de acuerdo al procedimiento establecido en el Artículo 16.

Las sanciones que se apliquen deberán ser fundadas mediante resolución de la Autoridad de Aplicación, y podrán ser recurribles por los cauces administrativos y judiciales que correspondan. Lo recaudado en concepto de multas, en su caso, se destinará a un fondo de mejora del sistema ferroviario o al financiamiento de las actividades de control, según determine la reglamentación.

Título VI – Plazo de la Concesión, Prórroga y Extinción

Artículo 15.º Plazo de concesión y prórroga. Cada concesión que se otorgue bajo el régimen de esta ley tendrá un plazo inicial de vigencia de TREINTA (30) años, contado a partir de la toma formal de posesión de la infraestructura por parte del concesionario. Vencido el plazo inicial, el Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio de la Autoridad de Aplicación, podrá conceder una prórroga por un período adicional de hasta QUINCE (15) años, previa evaluación integral del desempeño del concesionario y de las condiciones del servicio.

Para acceder a la prórroga, el concesionario deberá solicitarla con una anticipación no menor a DOS (2) años antes del vencimiento del plazo original, acompañando los antecedentes que demuestren el cumplimiento sustancial de todas sus obligaciones contractuales y legales, especialmente en cuanto a inversiones realizadas, mantenimiento de la infraestructura, niveles de servicio, y cualquier otro indicador de performance establecido.

La Autoridad de Aplicación realizará una auditoría exhaustiva de la concesión y elaborará un informe técnico circunstanciado que dictamine sobre: a) el grado de cumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario; b) la conveniencia de extender la concesión en función del interés público, considerando la necesidad de seguir brindando el servicio en condiciones adecuadas y la posibilidad de que una nueva licitación pudiera traer mejoras adicionales; c) las eventuales condiciones adicionales o reajustes que deberían incorporarse en caso de prorrogarse.

En base a dicho informe, el Poder Ejecutivo Nacional decidirá motivadamente sobre la procedencia de la prórroga. Otorgada la prórroga, se suscribirá una adenda o nuevo contrato que refleje las condiciones actualizadas para el período adicional. La suma del plazo inicial más la prórroga en ningún caso podrá exceder CUARENTA Y CINCO (45) años. Vencido ese término máximo, no podrá otorgarse una nueva prórroga, sino que deberá llamarse a licitación para una nueva concesión si se desea continuar con la participación privada, o disponerse la reestatización de la operación, según lo que en su momento se estime más conveniente.

Artículo 16.º Causales de extinción y reversión. La concesión podrá darse por terminada antes del vencimiento de su plazo en los siguientes supuestos:

a) Caducidad por incumplimiento del concesionario: Si el concesionario incurriera en incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones a su cargo, o en las causales específicas previstas en el contrato tales como abandono del servicio, quiebra o insolvencia, cesión no autorizada de la concesión, incumplimiento de estándares de seguridad comprometiendo seriamente la operación, entre otros, la Autoridad de Aplicación podrá declarar la caducidad de la concesión. Para ello deberá intimar previamente al concesionario a subsanar los incumplimientos en un plazo perentorio si fueran susceptibles de reparación garantizando su derecho de defensa en un procedimiento administrativo expedito. Declarada la caducidad mediante acto fundado, el contrato de concesión se considerará rescindido de pleno derecho por culpa del concesionario, y éste perderá las garantías constituidas, sin perjuicio de las responsabilidades por daños y perjuicios que pudieran determinarse.

b) Rescate o revocación por razones de interés público: El Estado Nacional podrá, excepcionalmente, disponer la rescisión anticipada de la concesión por razones de interés público debidamente justificadas como ser la reestructuración integral del sistema de transporte, entrada en vigencia de un plan superador que requiera la unificación de la operación bajo un esquema distinto, consideraciones de seguridad nacional, entre otros. En tal caso, dicha decisión deberá ser adoptada por ley del Congreso de la Nación o por decreto del Poder Ejecutivo basado en una ley que lo autorice, y se deberán abonar al concesionario las compensaciones que correspondan por las inversiones no amortizadas y otros daños emergentes directamente ocasionados, conforme establezca el contrato y la normativa vigente y la propia norma que disponga el rescate del servicio o la revocación de la concesión.

c) Mutuo acuerdo: El Estado y el concesionario podrán acordar la terminación por mutuo acuerdo de la concesión si concurren circunstancias que así lo determinen como ser inviabilidad económica sobreviniente del proyecto por causas no imputables a las partes, fuerza mayor prolongada que impida la ejecución, entre otras. En dicho acuerdo se establecerán las condiciones de la terminación,

incluyendo eventuales compensaciones, en miras a garantizar la continuidad del servicio o su restablecimiento según el caso.

Producida la extinción de la concesión por cualquiera de las causales establecidas, el Estado Nacional retomará de inmediato la posesión, uso y control de la infraestructura ferroviaria y demás bienes afectados. En dicho supuesto, el principio de reversión establecido en el inciso 8 del Artículo 7º se hará plenamente efectivo: todos los bienes de la concesión revertirán al Estado, incluyendo las obras e instalaciones incorporadas por el concesionario, sin que éste tenga derecho a indemnización por las mismas debido a que su amortización se considera realizada a través de la explotación durante el plazo concedido, salvo previsión en contrario en caso de rescate por interés público o mutuo acuerdo.

El Estado, a través de la Autoridad de Aplicación, deberá garantizar la continuidad operativa del servicio, ya sea operándolo transitoriamente en forma directa o adjudicándolo de urgencia a un nuevo operador hasta tanto se llame a una nueva licitación si correspondiese. En caso de adjudicación de urgencia, no se aplicará el plazo mínimo de treinta (30) años previsto en la presente ley.

En cualquier escenario de terminación, el concesionario saliente deberá cooperar con las autoridades y/o con el nuevo operador para una transición ordenada, transfiriendo la documentación técnica, los planos, registros de mantenimiento, inventarios de bienes, y demás información necesaria para la operación. La declaración de caducidad o la terminación anticipada por cualquier causa deberá ser comunicada al Congreso de la Nación y a las legislaturas provinciales involucradas, e informada públicamente a los usuarios.

Título VII – Disposiciones Finales

Artículo 17.º Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional procederá a reglamentar la presente ley dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días de su promulgación.

La reglamentación deberá detallar los mecanismos procedimentales para las licitaciones, las metodologías de cálculo tarifario, los parámetros técnicos y ambientales de referencia, el funcionamiento del régimen de control y sanciones, y en general toda otra cuestión necesaria para la efectiva aplicación de la ley.

Hasta tanto se dicte la reglamentación, el Poder Ejecutivo podrá dictar las instrucciones y actos administrativos que resulten indispensables para iniciar el proceso de convocatoria a licitación de las primeras concesiones, en consonancia con los lineamientos de esta norma.

Artículo 18.º Comuníquese al Poder Ejecutivo.



OSCAR AGOST CARREÑO
Diputado Nacional

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto constituye una ambiciosa propuesta que contempla la situación actual de la red ferroviaria argentina así como la necesidad de su revitalización y modernización.

La red ferroviaria interurbana de la República Argentina, que en el pasado fue una de las más extensas y desarrolladas de Latinoamérica, se encuentra hoy en gran medida infrautilizada, deteriorada o directamente abandonada.

De los más de 35.000 km de vías férreas con que contaba el país a mediados del siglo XX, actualmente menos de 20.000 km se hallan operativos, y aun en esos tramos activos la infraestructura presenta, en muchos casos, importantes deficiencias debido a décadas de falta de mantenimiento e inversión insuficiente.

Miles de kilómetros de vías que antaño conectaban regiones enteras quedaron en desuso desde los años 1990, con la consiguiente pérdida de servicios de pasajeros y cargas.

Esto ha significado que numerosos pueblos y ciudades del interior, que antes dependían del ferrocarril como medio de transporte vital, hayan quedado aislados o con opciones de transporte muy limitadas. Asimismo, la mayor parte del transporte de cargas de larga distancia se ha trasladado a las carreteras, generando una dependencia casi exclusiva del camión para el comercio interior y la logística de exportación. Esta situación acarrea una serie de problemas: mayores costos logísticos para las economías regionales (dado que el transporte ferroviario suele ser más económico por tonelada-kilómetro en distancias largas), aumento del tránsito pesado en rutas con el consiguiente deterioro acelerado de la infraestructura vial y un incremento en la siniestralidad vial, así como impactos ambientales negativos (las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales son significativamente mayores por tonelada transportada en camión frente al tren).

Frente a este panorama, existe un consenso general sobre la necesidad impostergable de revitalizar el sistema ferroviario argentino, devolviéndole el papel protagónico que debe desempeñar en el desarrollo integral del país. Un ferrocarril interurbano modernizado y eficiente puede contribuir a: mejorar la conectividad federal uniendo las distintas provincias y regiones entre sí y con los puertos de exportación; incentivar el desarrollo de economías regionales hoy relegadas por falta de transporte competitivo; descongestionar y hacer más seguro el sistema vial al transferir parte del flujo de cargas y pasajeros de las rutas a las vías férreas; y reducir la huella ambiental del transporte, avanzando hacia una matriz más sostenible y sustentable.

Además, la reactivación de los trenes de pasajeros de media y larga distancia ofrecería a la población alternativas de movilidad más seguras y accesibles, complementarias al ómnibus de larga distancia y al transporte aéreo, fortaleciendo así el derecho a viajar y comerciar a lo largo y ancho del territorio nacional.

Rol de la inversión privada y motivo de la concesión a largo plazo. Si bien el Estado Nacional ha emprendido en distintas etapas esfuerzos para recuperar ciertos corredores ferroviarios (por ejemplo, la reanudación de algunos servicios de pasajeros a ciudades importantes y programas de mejoramiento de vías para corredores de cargas estratégicos), la magnitud de la red a reconstruir y modernizar excede con mucho los recursos fiscales disponibles en el corto plazo. La rehabilitación integral de la infraestructura ferroviaria requiere inversiones multimillonarias y de larga maduración, que son difíciles de acometer en su totalidad únicamente con presupuesto público, máxime en un contexto de restricciones financieras. Es aquí donde el aporte del sector privado surge como una herramienta valiosa: permite movilizar capitales adicionales, nacionales e internacionales, hacia proyectos ferroviarios que de otro modo deberían postergarse, aportando también capacidad de gestión, tecnología y conocimientos especializados.

El mecanismo de la concesión con inversión privada ofrece un esquema en el cual la empresa privada asume la responsabilidad de financiar, ejecutar y operar un

segmento de la red ferroviaria, y a cambio obtiene el derecho a explotarlo comercialmente durante un período suficiente para recuperar su inversión y obtener un beneficio legítimo.

Este proyecto de ley propone que dicho período sea de 30 años, con posibilidad de extenderlo 15 años más, teniendo en cuenta que las inversiones ferroviarias (por ejemplo, renovación total de vías, instalación de sistemas de señalamiento modernos, adquisición de material rodante de última generación, construcción de nuevos tramos donde falte el tendido, etc.) implican plazos de recupero largos dada la envergadura de los desembolsos iniciales y la gradual consolidación de la demanda de usuarios. Dicho plazo que puede extenderse hasta los 45 años en total brinda previsibilidad al inversor, lo cual mejora el atractivo y la viabilidad financiera de los proyectos, permitiendo estructurar financiamiento de largo plazo. Al mismo tiempo, se estima que este plazo es razonable desde la óptica del interés público, pues evita concesiones perpetuas, asegura que el activo finalmente retorne al Estado, y permite introducir una instancia de reevaluación (a los 30 años, al considerar la prórroga) para verificar que continuar con el mismo concesionario sea efectivamente la mejor opción.

La exclusividad otorgada durante el período concesionado es otro factor clave para atraer inversión privada seria. Dado que el concesionario realizará un aporte significativo de capital y asumirá riesgos operativos, resulta justo y necesario garantizarle que no enfrentará competencia directa en ese corredor por parte de terceros que no hayan contribuido a la inversión. Esto no implica crear un monopolio sin control: por el contrario, el servicio seguirá regulado y sujeto a estándares de calidad, tarifas supervisadas y potencial acceso de terceros autorizados bajo ciertas condiciones (como se detalla en el articulado). Pero la exclusividad en la operación central, sumada a la posibilidad de cobrar el 100% de las tarifas o peajes generados, le asegura al inversor que podrá obtener los flujos de ingresos necesarios para repagar préstamos, remunerar el capital invertido y cubrir costos operativos a lo largo de las décadas de concesión. Sin este tipo de garantía, difícilmente alguna empresa privada estaría dispuesta a embarcarse en la titánica

tarea de reconstruir líneas férreas abandonadas o construir trazados completamente nuevos en nuestro país.

Cabe destacar que este modelo no es una novedad aislada, sino que sigue la tendencia de participación público-privada en infraestructura que muchos países han implementado exitosamente. Existen precedentes internacionales de concesiones ferroviarias a largo plazo que han logrado resultados positivos: por ejemplo, la rehabilitación de ferrocarriles de carga en países vecinos mediante concesiones atrajo inversiones que el Estado solo no podía realizar, incrementó los volúmenes transportados y mejoró la eficiencia del sector.

También en el ámbito de pasajeros de larga distancia, modalidades de concesión o participación privada han permitido reintroducir servicios modernos en corredores donde habían desaparecido. La clave radica en establecer un marco legal claro y equilibrado, que brinde certidumbre jurídica a los inversores, pero a la vez resguarde adecuadamente el interés público. Precisamente ese equilibrio es el que busca esta ley, plasmando con precisión las condiciones, obligaciones y controles bajo los cuales se dará la participación privada.

Beneficios esperados y salvaguardas del proyecto. La implementación de las concesiones ferroviarias conforme a este proyecto de ley entendemos que conllevará múltiples beneficios para la sociedad argentina en su conjunto:

Se podrán reactivar numerosos tramos actualmente inactivos, volviendo a conectar regiones productivas entre sí y con los puertos, e incluso incorporando tramos de nueva construcción donde sea necesario. Todo ello se realizará con estándares modernos: vías renovadas que permitan mayores velocidades y cargas, señalización electrónica que incremente la seguridad y regularidad, locomotoras y vagones más eficientes y confortables. El resultado será un sistema de transporte ferroviario acorde al siglo XXI, capaz de competir en calidad con otros modos de transporte.

Asimismo, la iniciativa pretende fomentar un desarrollo económico federal, las economías regionales se verán favorecidas al contar con un medio de transporte

más económico para sus productos, mejorando su competitividad y facilitando la llegada a mercados distantes. Asimismo, la construcción y operación de los ferrocarriles generará empleos directos e indirectos en el interior del país, tanto durante la etapa de obras (ingenieros, técnicos, obreros, etc.) como en la etapa de operación y mantenimiento (personal ferroviario, de talleres, servicios asociados). La demanda de insumos para las vías, durmientes, balasto, equipos, etc., puede impulsar industrias locales relacionadas.

Y desde ya, la iniciativa apunta a generar beneficios para los usuarios y el público en general ya que los pasajeros dispondrán de nuevas opciones de viaje más rápidas y seguras. Por ejemplo, trenes interurbanos que conecten ciudades importantes podrán descongestionar autobuses y rutas, reduciendo tiempos de viaje en condiciones cómodas y seguras. Para los productores y comerciantes, el tener un ferrocarril de carga confiable significará menores costos de envío y mayor previsibilidad logística. Al disminuir la carga pesada en rutas, también la población en general se beneficiará con rutas en mejor estado, menos accidentes de tránsito y menor costo fiscal en mantenimiento vial.

Por otra parte, entendemos que producirá un impacto ambiental positivo: Un tren moderno puede transportar grandes volúmenes con un consumo energético mucho menor por unidad transportada que el camión o el avión. Por lo tanto, a medida que se logre transferir una parte del transporte de cargas y pasajeros hacia el modo ferroviario, las emisiones totales de CO₂ del sector transporte podrían reducirse, colaborando con los compromisos internacionales de Argentina en materia de cambio climático y con la mejora de la calidad del aire.

Además, el uso de tecnologías más limpias (por ejemplo, tracción eléctrica o locomotoras a gas natural/biodiésel de última generación) contribuirá a minimizar la contaminación local. En las ciudades, la reactivación de estaciones y entornos ferroviarios puede realizarse con criterios de desarrollo urbano sostenible, revalorizando esas áreas.

Al mismo tiempo, el proyecto incorpora importantes salvaguardas para el interés público y mecanismos de control para asegurar que la participación privada

redunde efectivamente en un servicio de calidad y no en un perjuicio. En primer lugar, la propiedad de la infraestructura permanece en manos del Estado en todo momento: esto significa que los rieles, el terreno ferroviario y demás bienes no se venden ni enajenan, sino que se conceden temporalmente. Por ende, la Nación conserva la soberanía sobre estos activos estratégicos y al término de la concesión recuperará plenamente su disposición. En segundo lugar, se establecen obligaciones estrictas para los concesionarios en cuanto a inversión, mantenimiento, niveles de servicio, seguridad operacional y cuidado ambiental, entre otras.

El incumplimiento de estas obligaciones conllevará sanciones proporcionales e incluso la posibilidad extrema de quitar la concesión si un operador no actúa con la responsabilidad debida. Para detectar a tiempo cualquier desvío, la ley prevé un robusto régimen de auditoría y fiscalización estatal, que incluye inspecciones técnicas, monitoreo de la calidad del servicio y controles ambientales periódicos. Esto garantizará que las empresas operen bajo supervisión cercana y con transparencia hacia las autoridades y la ciudadanía (incluso publicando resultados de auditorías), evitando abusos o negligencias.

Otro aspecto que quiero destacar antes de concluir es que proponemos un esquema de flexibilidad controlada para permitir el acceso de terceros a la infraestructura cuando ello sea beneficioso. Si bien la concesión es exclusiva para proteger la inversión, se reconoce que pueden darse situaciones donde la infraestructura admita usos adicionales (por ejemplo, un tren de pasajeros turístico operado por un tercero en un ramal esencialmente carguero, o viceversa) que mejoren el aprovechamiento del activo.

Con la autorización y supervisión estatal, el concesionario podrá habilitar dichos servicios complementarios, asegurando que no se desvirtúe la operación principal. Esto añade versatilidad al esquema y refuerza el concepto de que la red ferroviaria, aun bajo gestión privada, sigue siendo en última instancia un servicio público al que se pueden articular distintas necesidades, siempre coordinadas por la autoridad competente.

Finalmente, es importante mencionar que este proyecto de ley se enmarca en los postulados de nuestra Constitución Nacional que encomiendan al Congreso legislar en pos del desarrollo general del país y la comunicación interprovincial (artículos 75 incisos 13 y 18, entre otros). El transporte ferroviario, por sus características, es inherentemente federal e integrador: une provincias, conecta regiones diversas y facilita el comercio interior y exterior. Al promover la modernización ferroviaria con participación privada, se está dando cumplimiento a esos mandatos constitucionales, utilizando las herramientas contemporáneas de colaboración público-privada para lograr objetivos que son de indudable interés nacional.

En síntesis, los fundamentos de esta iniciativa legislativa residen en la urgente necesidad de reconstruir y actualizar la red ferroviaria argentina, en los beneficios económicos, sociales y ambientales que ello acarreará, y en la convicción de que la incorporación de la inversión privada bajo reglas claras, justas y controladas es una estrategia viable y conveniente para alcanzar dichas metas en tiempos razonables. La alternativa de no hacer nada o esperar únicamente a la inversión pública implicaría prolongar el estado de postración del ferrocarril por muchos años más, con el costo de oportunidad que ello conlleva para el país.

Por lo tanto, insto a mis pares a acompañar este proyecto de ley, que ofrece un camino concreto para recuperar los trenes y, con ellos, aportar al progreso federal, la competitividad económica y el bienestar general de la Nación.



OSCAR AGOST CARREÑO

Diputado Nacional