

PODER EJECUTIVO NACIONAL

República Argentina

DNU 525/2024 · 2024

DNU 525/2024

Boletín Oficial, 13 de junio de 2024 · 9 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

DNU 525/2024

EMERGENCIA PÚBLICA EN MATERIA FERROVIARIA

Decreto 525/2024

DNU-2024-525-APN-PTE - Disposiciones.

Ciudad de Buenos Aires, 12/06/2024

VISTO el Expediente Nº EX-2024-54050227-APN-DGD#MTR, las Leyes Nros. 2873, 23.966, 26.122, 26.352 y 27.132, los Decretos Nros. 90.325 del 12 de septiembre de 1936, 1144 del 14 de junio de 1991, 532 del 27 de marzo de 1992, 994 del 18 de junio de 1992, 1168 del 10 de julio de 1992, 2681 del 29 de diciembre de 1992, 1774 del 23 de agosto de 1993, 2608 del 22 de diciembre de 1993, 430 del 22 de marzo de 1994, 1388 del 29 de noviembre de 1996, 976 del 31 de julio de 2001, 566 del 21 de mayo de 2013, 1661 del 12 de agosto de 2015, 28 del 10 de enero de 2018, 1027 del 7 de noviembre de 2018, 70 del 20 de diciembre de 2023, 194 del 18 de abril de 2022, 19 del 4 de enero de 2024 y 215 del 1° de marzo de 2024, la Resolución del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 127 del 10 de marzo de 2023, y

CONSIDERANDO:

Que en la Ley N° 2873 se establecieron las condiciones de explotación de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, atribuyendo al PODER EJECUTIVO NACIONAL la competencia para regular dichos servicios.

Que, asimismo, oportunamente, por el Decreto N° 90.325/36 se aprobó el “Reglamento General de Ferrocarriles”.

Que mediante los Decretos Nros. 1144/91, 994/92 y 2681/92 se aprobaron los Contratos de Concesión del servicio de transporte ferroviario de carga con las actuales empresas FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, respectivamente, cuya explotación continúa en la actualidad en forma precaria.

Que, por otra parte, mediante los Decretos Nros. 532/92 y 1168/92 se establecieron las disposiciones para la concesión de servicios ferroviarios a los Gobiernos Provinciales que manifestasen interés en su operación, formalizando acuerdos con diversas provincias.

Que mediante el Decreto N° 1774/93 se creó la entonces EMPRESA FERROCARRIL GENERAL BELGRANO SOCIEDAD ANÓNIMA, hoy DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en virtud de las modificaciones de su Estatuto Social, objeto y denominación social, conforme lo previera el Decreto N° 28/18, teniendo por objeto diseñar, organizar, promover y realizar actividades de asistencia técnica, asesoría, capacitación, complementación, entrenamiento, especialización, formación y recalificación y gestión de recursos humanos, fortalecimiento organizacional y resguardo documental en materia ferroviaria.

Que por los Decretos Nros. 2608/93 y 430/94 se aprobaron los Contratos de Concesión y sus Anexos de las líneas de transporte ferroviario de pasajeros GENERAL URQUIZA y BELGRANO NORTE, que fueron suscriptos con las empresas METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA -ambas en dicha oportunidad en formación-, cuya explotación continúa en la actualidad en forma precaria.

Que por la Ley N° 26.352 y sus modificatorias, de reordenamiento de la actividad ferroviaria, fueron creadas las sociedades ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO. La primera de ellas tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, en tanto que la segunda nombrada se encuentra a cargo de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, cuando estas dos últimas funciones le fueran encomendadas.

Que posteriormente, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 566/13, modificado luego por la Ley N° 27.132, se dispuso la constitución de la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, la que tiene por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes y la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones y de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, en caso de que estas dos últimas funciones le fueran asignadas, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Que mediante la Ley N° 27.132 -reglamentada por el Decreto N° 1027/18- se declararon de interés público nacional y como objetivo prioritario de la REPÚBLICA ARGENTINA la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario.

Que mediante el artículo 5° de dicha ley se dispuso la constitución de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, asignándole el rol de “sociedad controlante” de las sociedades ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE

TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, creado mediante el Decreto N° 1388/96 y su modificatorio es responsable de la fiscalización de las actividades de los concesionarios y operadores ferroviarios de pasajeros y cargas.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE en cumplimiento de la Resolución del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 127/23 efectuó la Evaluación de Desempeño del Sistema Ferroviario correspondiente al ejercicio anual 2023, en la que se evidencia la delicada situación en la que se encuentra inmerso el Sistema de Transporte Ferroviario Nacional.

Que según se desprende de los informes de la referida evaluación de desempeño, realizada por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, el mayor porcentaje de descarrilamientos se ha manifestado en el transporte ferroviario de cargas, y obedece en gran medida al estado de conservación en el que se encuentra la infraestructura.

Que en el transporte ferroviario de pasajeros, la degradación del mantenimiento de la infraestructura y del material rodante generan reducciones de velocidad de vía, con el consecuente aumento de tiempo de viaje, llegando en algunos casos, a determinarse la suspensión de los servicios.

Que, al mismo tiempo, se ha registrado una ineficaz gestión y planificación de las contrataciones destinadas al mantenimiento del material rodante, lo cual ha conllevado, en la práctica, una sensible disminución de formaciones en servicio y por consiguiente una disminución en las frecuencias.

Que cualquier alteración en los planes de mantenimiento y/o inversiones, tiene implicancias directas en la prestación de los servicios ferroviarios.

Que asimismo OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO enfrenta una deuda heredada que condiciona la gestión operativa.

Que, en efecto de los estados contables de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para el período comprendido entre los años 2019 y 2022, surge el aumento de los costos en términos reales de la operación de los servicios metropolitanos en un TREINTA Y SEIS POR CIENTO (36 %) en términos de tren corrido y un SESENTA Y SEIS POR CIENTO (66 %) por pasajero pago transportado; mientras que, según datos estadísticos de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, crecieron un OCHO POR CIENTO (8 %) los servicios corridos y un VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) los pasajeros transportados, evidenciándose así la falta de eficiencia en la administración de los recursos que ha provocado que en la actualidad la tarifa técnica del sistema ferroviario sea excesiva en comparación con estándares internacionales, circunstancia totalmente agravada debido a la emergencia económica que atraviesa el país y que pone en riesgo los recursos con los que cuenta el sector.

Que, además, la ecuación económica de las empresas del sector se ha visto, en los últimos años, fuertemente afectada por la combinación de factores, que no solo han puesto en serio riesgo la calidad del servicio, sino que avanza peligrosamente sobre las fuentes de trabajo y

las condiciones laborales, hasta poner en riesgo la mínima rentabilidad que haga viable el sustento de la actividad misma.

Que resulta fundamental orientar el destino de los fondos públicos hacia el objetivo primordial de maximizar las inversiones y los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad, que únicamente puede lograrse a través del rigorismo en la imputación presupuestaria que debe ser focalizada exclusivamente en la seguridad operativa.

Que, asimismo, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE indicó en sus informes que "Tanto las obligaciones contractuales de los concesionarios aún existentes, como los mandatos dados a las empresas estatales de administración y operación, se enmarcan en un bloque normativo desactualizado conformado por normas técnicas y reglamentos técnico-operativos, cuyos límites, criterios y gestión interpelan en forma permanente a su interpretación".

Que de acuerdo con las conclusiones del mencionado organismo de control, el estado actual tanto de la infraestructura ferroviaria como del material rodante afectado a los servicios requiere la adopción de medidas eficaces y urgentes, lo cual se traduce en la necesidad de contar con fuentes de financiamiento.

Que, asimismo, las acciones de capacitación y entrenamiento del personal resultan fundamentales para prevenir accidentes de transporte o atenuar sus consecuencias, por lo que corresponde fortalecer la capacitación del mismo, con el objeto de velar por la seguridad del público usuario en general y de los trabajadores ferroviarios en particular.

Que en el plano institucional corresponde hacer una revisión de la organización y funcionamiento de las distintas empresas del sector ferroviario con el objetivo de mejorar la eficacia y eficiencia, tanto en la toma de decisiones, como en la implementación de las políticas públicas.

Que, en los últimos años, la REPÚBLICA ARGENTINA enfrenta una crisis económica que impacta de manera particular en el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario, lo cual exige el dictado de medidas enderezadas a articular y centralizar las diversas necesidades, sin que ello implique una mengua en las atribuciones y competencias de cada uno de los actores del Sistema, sino más bien instando a cada uno de ellos a gestionar los recursos asignados de manera eficaz y eficiente.

Que las situaciones descriptas atentan contra el bien común y afectan los derechos constitucionales de los usuarios del sistema ferroviario. Por lo tanto, la situación exige la adopción de medidas urgentes que no admiten dilación alguna.

Que mediante el artículo 1° del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23, se declaró la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social hasta el 31 de diciembre de 2025.

Que, por los motivos expuestos, corresponde declarar la emergencia en materia ferroviaria

para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses, a computarse desde la publicación del presente; la cual abarca a la totalidad de las actividades inherentes a la administración y al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y a la operación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria Nacional.

Que a fin de brindar celeridad a los actos necesarios para superar la situación de emergencia ferroviaria, corresponde establecer que el PODER EJECUTIVO NACIONAL o la Autoridad de Aplicación del presente que este designe, pueda prorrogar dicho plazo por única vez por otro período de hasta VEINTICUATRO (24) meses.

Que en aras de garantizar la continuidad de la operación de los servicios del sistema de transporte ferroviario, corresponde que FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en el marco de sus competencias, efectúen una propuesta de medidas indispensables y urgentes a tomar, que resguarden la seguridad operativa de la prestación del servicio de transporte ferroviario de cargas y pasajeros.

Que ante las necesidades crecientes de financiamiento del sector ferroviario para su recuperación y sostenimiento de la seguridad operativa, por el Decreto N° 194/22, se creó el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS, desfinanciándose así el SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO, en lugar de efectuarse un análisis razonable y distribuir de manera equitativa la asignación modal que conforma el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.

Que el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS devengó fondos conforme la distribución establecida por el referido Decreto N° 194/22, y casi en su totalidad no se aplicaron ni ejecutaron.

Que teniendo en cuenta ello, corresponde retrotraer la distribución de los recursos integrados al Fideicomiso creado por el Decreto N° 976/01 de conformidad con lo establecido en el artículo 19, inciso f) del Título III - IMPUESTOS SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL DIÓXIDO DE CARBONO de la Ley N° 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias, al momento previo al dictado del Decreto N° 194/22.

Que, en efecto, los saldos acumulados y devengados en el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS deberán transferirse al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO.

Que a fin de asegurar la viabilidad de las tareas y obras que se requieran, es oportuno

determinar que la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, organismo descentralizado actuante en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, implemente facilidades para la importación de repuestos y demás materiales necesarios para la realización de tareas de mantenimiento y mejoras en la seguridad operativa ferroviaria; debiéndose asimismo facilitar a las concesionarias y operadoras el acceso a las divisas necesarias para afrontar dichas contrataciones.

Que junto con la declaración de la emergencia que por medio del presente se efectúa, y a los efectos de poder solventar, inicialmente, las acciones y obras necesarias para permitir la urgente mejora de la seguridad operativa, es que resulta necesario prever una oportuna asignación presupuestaria.

Que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA y dicha Secretaría han tomado la intervención de su competencia.

Que la necesidad y la urgencia en la adopción de la presente medida, en atención a la gravedad de la situación de la que dan cuenta los argumentos expresados, hacen imposible seguir los trámites ordinarios previstos en la CONSTITUCIÓN NACIONAL para la sanción de las leyes.

Que la Ley Nº 26.122 regula el trámite y los alcances de la intervención del H. CONGRESO DE LA NACIÓN respecto de los Decretos de Necesidad y Urgencia dictados por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en virtud de lo dispuesto por el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Que la citada ley determina que la Comisión Bicameral Permanente tiene competencia para pronunciarse respecto de la validez o invalidez de los Decretos de Necesidad y Urgencia, así como para elevar el dictamen al plenario de cada Cámara para su expreso tratamiento en el plazo de DIEZ (10) días hábiles, debiendo ambas pronunciarse expresamente por su aprobación o rechazo.

Que el servicio jurídico competente ha tomado la intervención que le corresponde.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Declárase la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses, a computarse desde la entrada en vigencia del presente decreto.

Dicha declaración de emergencia abarca la totalidad de las actividades inherentes a la

administración y al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y a la operación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria Nacional, sean ejercidas o no de manera directa por el Estado Nacional.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL o la Autoridad de Aplicación del presente que este designe podrá prorrogar dicho plazo por única vez por otro período de hasta VEINTICUATRO (24) meses.

(Nota Infoleg: por art. 1° de la Resolución N° 12/2026 de la Secretaría de Transporte B.O. 20/02/2026 se prorroga la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, declarada por el presente Decreto, por el término de veinticuatro (24) meses, a computarse desde el vencimiento del plazo establecido en dicha norma)

ARTÍCULO 2°. FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en el marco de sus competencias y dentro del plazo de QUINCE (15) días, elevarán al PODER EJECUTIVO NACIONAL o a la Autoridad de Aplicación del presente que este designe, una propuesta de medidas indispensables y urgentes a tomar, que resguarden la seguridad operativa de la prestación del servicio de transporte ferroviario de cargas y pasajeros, incluyendo en la misma las solicitudes de readecuación presupuestaria que resulten pertinentes.

Las empresas precitadas deberán, en sus propuestas, efectuar un esquema de priorización de obras, trabajos, capacitaciones y contrataciones, detallando una breve descripción de las mismas, plazo de ejecución, estimaciones presupuestarias, factibilidad de fuente de financiamiento, condiciones de mantenimiento y seguridad, como así también en caso de ser necesario, las adecuaciones de las condiciones laborales de sus trabajadores mediante negociaciones con las representaciones sindicales con ámbito de actuación en el sector y demás cuestiones que se consideren pertinentes a los efectos de revertir la situación de emergencia.

ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO deberá incluir las obras, trabajos y contrataciones indispensables y urgentes en relación con los servicios de transporte ferroviario de pasajeros de las Líneas GENERAL URQUIZA y BELGRANO NORTE, para lo cual las empresas prestadoras de dichos servicios, deberán presentar sus respectivas propuestas ante dicha Administración, en el plazo de DIEZ (10) días desde la entrada en vigencia del presente decreto. La presentación de las propuestas importa el voluntario sometimiento al régimen jurídico aquí instituido.

ARTÍCULO 3°. La declaración de emergencia no importa una alteración de los efectos de los contratos de concesión en ejecución ni constituye una subrogación de las obligaciones y responsabilidades en cabeza de los concesionarios y operadores privados.

ARTÍCULO 4°. El PODER EJECUTIVO NACIONAL transferirá a la cuenta del SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER) los fondos acumulados hasta la fecha y los que en el futuro se devenguen en la cuenta del SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS, creado por el Decreto N° 194 del 18 de abril de 2022.

ARTÍCULO 5°. La ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS deberá implementar facilidades para la importación de repuestos y demás materiales necesarios para la realización de tareas de mantenimiento y mejoras en la seguridad operativa ferroviaria.

Los organismos intervinientes en las operaciones de comercio exterior deberán facilitar el acceso a las divisas necesarias para afrontar dichas contrataciones, tanto a las empresas públicas como a los operadores públicos o privados.

ARTÍCULO 6°. Cumplimentado que fuere lo establecido en el artículo 2° del presente decreto, se deberá asignar adicionalmente al presupuesto general de la administración nacional la suma de PESOS UN BILLÓN DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SETECIENTOS OCHENTA MILLONES ($ 1.293.780.000.000) para el fortalecimiento del sistema ferroviario nacional, de la cual deberá imputarse la suma de hasta PESOS TRESCIENTOS CINCUENTA MIL MILLONES ($ 350.000.000.000) para el presente Ejercicio 2024, cuya distribución será efectuada de conformidad a los planes oportunamente aprobados.

ARTÍCULO 7°. El presente decreto comenzará a regir el día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 8°. Dese cuenta a la Comisión Bicameral Permanente del H. CONGRESO DE LA NACIÓN.

ARTÍCULO 9°. Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

MILEI - Guillermo Francos - Diana Mondino - E/E Luis Andres Caputo - Luis Andres Caputo - Mariano Cúneo Libarona - Patricia Bullrich - Mario Antonio Russo - Sandra Pettovello

e. 13/06/2024 N° 38152/24 v. 13/06/2024



VEREDICTA LEYES

DNU 525/2024. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).