

PODER EJECUTIVO NACIONAL

República Argentina

DECRETO-LEY 15.778/1956 · 1956

DECRETO-LEY 15778/1956

Boletín Oficial, 10 de septiembre de 1956 · 31 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Decreto-Ley 15778/1956

CAPÍTULO I De la constitución y dirección 7

CAPÍTULO II Del régimen financiero y económico 7

CAPÍTULO III De las Administraciones generales 9

CAPÍTULO IV Del régimen de contabilidad y contrataciones 11

Créase una Empresa que se Denominará 'Ferrocarriles del Estado Argentino'

DECRETO-LEY Nº 15.778 - Bs. As., 29 agosto 1956.

VISTO: La imperiosa necesidad en que se encuentra el país de proceder a la reorganización de sus servicios de transportes que ha sido considerada como uno de los grandes factores de su reconstrucción en el 'Plan de Restablecimiento Económico', y CONSIDERANDO: Que tal reorganización debe hacer frente a las exigencias crecientes del tráfico, mediante una adecuada planificación y racionalización de todos los factores integrantes de los diversos medios de transporte, incorporando a los mismos nuevos elementos técnicos indispensables, mejorando los existentes a la brevedad posible en razón de su deplorable estado de conservación -que es de público y notorio- y ajustando los resortes de una explotación desquiciada, con especial ordenamiento de la jerarquía y disciplina del personal; Que la estatización de la casi totalidad de los sistemas de transportes públicos pudo facilitar extraordinariamente esta obra de racionalización, al eliminar los intereses antagónicos de diversos empresarios que, si bien podían ser respetables en muchos aspectos, creaban el problema de su coordinación con los generales del país; que como consecuencia de la incorporación de aquéllos al patrimonio del Estado, debió aplicarse de inmediato una política en tal sentido, cuyas directivas fundamentales debieron ser la obtención del máximo rendimiento posible en beneficio de los usuarios con el mínimo costo de explotación, que debía resultar precisamente del mejor aprovechamiento de todos los medios regidos por un sistema único; Que el fracaso de las autoridades depuestas en tal sentido ha sido evidente, ya que la única solución efectiva que aplicaron en diversas oportunidades para atender al pago de las erogaciones crecientes de los servicios, fué la del aumento de tarifas para pasajeros y mercaderías, con la consiguiente incidencia sobre el costo de la vida; que en forma alguna se preocuparon de hallar una solución racional en la disminución de dichas erogaciones, de las cuales una gran parte fué motivada por el injustificado aumento del número de empleados y obreros, que a la vez han estado mal remunerados como consecuencia de ese mismo aumento; Que el Gobierno de la Revolución encara con energía la aplicación de las medidas del caso, pero los hechos expuestos son de tal gravedad que, en el momento presente, le ha sido inevitable recurrir a un nuevo aumento de tarifas, única solución inmediata para hacer posible la indispensable mejora de sueldos y salarios y atender el acrecimiento de los gastos de combustibles; Que las mismas empresas privadas, antes de la entrega de sus bienes al Estado, habían iniciado una política de reorganización de sus servicios y de coordinación entre ellas -en particular en materia ferroviaria- para aligerar sus gastos, política que mereció el acuerdo de las autoridades encargadas de su fiscalización y que fué destruída luego que el Estado se hizo cargo de los transportes, en contra de soluciones que han sido adoptadas en todos los países del mundo; Que ante estas realidades, el Ministerio de Transportes se ha abocado al estudio y solución de la grave situación creada, frente a una opinión pública que exige a justo título las mejoras necesarias, y proyecta adoptar las medidas pertinentes para llegar a un buen fin cuanto antes, aplicando los criterios y procedimientos más modernos y advirtiendo al país sobre la imposibilidad de corregir de inmediato deficiencias acumuladas

tras años de incuria e inmoralidad, corrección que es indispensable para la regularización de los servicios y su ulterior abaratamiento; Que, al efecto, estima conveniente en primer término, adoptar la administración de los diferentes sistemas de transporte de propiedad del Estado a sus características propias, independizándolos entre sí para darles la agilidad de gobierno adecuada y eliminando toda subordinación de un medio respecto de otro; que ello se hará sin perjuicio de la creación de los entes necesarios que aseguren la existencia de una política directiva superior para mantener la conexión y coordinación necesarias entre todos los sistemas, sean del Estado o explotados por particulares, en bien del mejor servicio público; Que este concepto emana de la experiencia adquirida durante el período de tiempo en que ha funcionado la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.) desde 1952 a la fecha, en cuyo conjunto se integraron las empresas ferroviarias de propiedad del Estado Nacional, Aerolíneas Argentinas, el Aeropuerto Nacional de Ezeiza, las Administraciones Generales de la Flota Mercante del Estado, Flota Argentina de Navegación de Ultramar, de Transporte Fluvial, Flota Argentina de Navegación Fluvial, la Administración General de Puertos, la Administración General de Transporte Automotor, Administración General Expreso Villalonga y Administración General de Transportes Buenos Aires, con cuyo conjunto se creó un cuerpo de bienes y de administración tan complejo, que su explotación ha resultado ineficaz; que, por su explotación ha resultado ineficaz; que, por otra parte, un organismo de esa magnitud, cuya Junta Directiva es presidida por el titular del Ministerio, ha implicado la superposición de las funciones de administración con las del gobierno y dirección superior, que por su propia naturaleza deben ejercitarse por autoridades distintas; Que en materia ferroviaria, con el objeto de iniciar una nueva política de administración, concordante con lo expuesto, en procura a la vez de acelerar en lo posible una mejora en los servicios, el Ministerio de Transportes, por Resolución de 28 de noviembre de 1955, sin afectar en aquel momento al régimen de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.) y de acuerdo con los artículos 8º y 10º del Decreto Nº 4.218/52 de organización de la misma, creó la Superintendencia General de Ferrocarriles, con facultad para dictar las normas y reglamentaciones de la gestión ferroviaria; Que, al efecto, el Ministerio de Transportes ha proyectado un Estatuto para la Empresa que se denominaría 'Ferrocarriles del Estado Argentino', con el objeto, entre otros, de descentralizar los servicios de la materia de los de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.), dándoles la necesaria autarquía, de conformidad con los principios antes expuestos; que análogo tratamiento se dará oportunamente -previo los estudios pertinentes- a los otros sistemas que dependen de aquella Empresa, teniendo en cuenta sus condiciones específicas y las soluciones preferibles para cada caso; Que se trata de un Estatuto fundamental, que por su naturaleza debe ser aprobado con fuerza de ley y cuya aplicación inmediata es exigida por razones de gobierno para llevar a la práctica las mejoras indispensables que reclama la red ferroviaria, sin que ello obste para que el nuevo organismo que se crea, proceda a la brevedad posible al estudio de las reformas que convenga introducir a su propio régimen, siempre en mira de adaptar la construcción y explotación de los ferrocarriles a los más modernos criterios de organización técnica y financiera y a las más adelantadas tendencias económico-sociales; Que el Gobierno

de la Revolución considera de su deber establecer, al mismo tiempo, las directivas superiores a que han de ajustar su obra, en tal sentido, las nuevas autoridades de la administración ferroviaria nacional, a cuyo efecto se reorganizarán por separado la estructuración y las funciones a acordar al organismo de contralor de los servicios; que tales directivas deben implicar la determinación de una política ferroviaria de largas proyecciones, en tiempo y en materia, con el objeto de encauzar orgánicamente las soluciones del porvenir; Que lo expuesto no debe ser óbice para la realización de las labores inmediatas que reclama el país en pro de la mejora técnica de las instalaciones y equipos ferroviarios, a las que está ya intensamente dedicado el Ministerio de Transportes; Que la planificación de la red ferroviaria nacional reclama un estudio completo de la geografía física y económica argentina, para proyectar el trazado teórico de dicha red de comunicaciones, visión de gobierno de largo alcance ya prevista por la Ley Nacional Nº 6.320 del 5 de agosto de 1909, sin que su objetivo fuera llenado; que ella tendrá por finalidad adaptar las futuras construcciones ferroviarias a un plan orgánico, que tomará en cuenta las riquezas naturales y producción de las zonas, centros de población y consumo, caminos ordinarios, vía navegable, puertos, etc., etc., que el trazado de los ferrocarriles existentes fué seriamente perturbado por la forma en que se realizó, con intervención de empresas privadas de diverso origen, con planes no coordinados y que dejaron al Estado la atención de las zonas más pobres y necesitadas de fomento; que estas consideraciones no implican una crítica a la obra de los gobiernos que hicieron efectiva la unión nacional en la segunda mitad del siglo pasado, naturalmente forzados por sus posibilidades económico-financieras, ni a quienes realizaron la proficua labor de estudio, ejecución y explotación de la red de los Ferrocarriles del Estado, ni tampoco a los particulares que tuvieron fe en el país y colaboraron en su desarrollo; ellas tienen por única mira encauzar lo existente para su mejor utilización; Que dentro de este plan de reestructuración y siempre en procura de la reducción de los costos de transporte, es necesario también adaptar la red actual a la solución orgánica citada, eliminando paulatinamente las líneas y ramales que resulten antieconómicos, como lo han hecho desde tiempo atrás otros países, sea porque se trate de vías que están a muy corta distancia una de otras, sirviendo zonas de influencia insuficientes, sea por haber caído ésta en la órbita de acción de otros medios de transporte, etc., de tal manera a evitar la costosa e inútil conservación de vías, estaciones y demás dependencias que no sirvan a un tráfico proporcionado; Que de la misma manera deberá racionalizarse el empleo de todos los accesorios de la red, en particular estaciones de pasajeros y de carga, existentes en las mismas ciudades o pueblos, debiendo procederse análogamente con los talleres, galpones de locomotoras, etc. todo lo cual se complementará con una política de standardización de las adquisiciones de material rodante, de vía y de equipos diversos, para introducir la mayor simplificación técnica y obtener economías en la explotación; Que, para completar el cuadro expuesto, corresponder llegar como paso final a la mayor concentración de las actuales administraciones ferroviarias, tendiendo a una unificación compatible con las exigencias de las zonas servidas y condiciones técnicas de la red, con lo cual se eliminarán gastos indirectos y se facilitará la mejor utilización de todos los medios técnicos disponibles

que tiene el país; Que a todo ello debe agregarse, finalmente, una utilización racional del personal hoy excesivo en cantidad, que a la vez que signifique para el mismo condiciones humanas de trabajo y el imperio de una verdadera justicia mediante remuneraciones proporcionadas al costo de la vida y a la elevada finalidad social de mejorar paulatinamente su standard, haga factible la obtención de un rendimiento razonable, para evitar cargas excesivas sobre el tráfico; Que, en síntesis, corresponde descentralizar la administración única de los medios de transporte, dando a cada grupo funcional una organización financiera, económica y técnica que se asemeje lo más posible a las formas propias de las empresas privadas; así se incorporarán a la explotación estatal todas las ventajas de este último sistema, en cuanto se refiere al ordenamiento financiero y agilidad de la administración, conservando las que ella misma brinda normalmente para la mejor apreciación de los intereses generales a servir; Que, en particular y en cuanto atañe al temperamento que se adopta para la organización del Directorio que tendrá a su cargo la Empresa, se estima conveniente dejar establecido que dicho criterio podrá ser oportunamente rectificado de conformidad con los resultados que se obtengan; Por ello,

El Presidente Provisional de la Nación Argentina, en Ejercicio del Poder Legislativo,

Decreta con Fuerza de Ley:

ARTÍCULO 1°. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 7º de la Ley Nº 13.653 -texto ordenado- créase una Empresa de Estado que se denominará 'Ferrocarriles del Estado Argentino', la que, en sus relaciones jerárquicas con el Poder Ejecutivo, actuará por intermedio del Ministerio de Transportes.

ARTÍCULO 2°. La Empresa 'Ferrocarriles del Estado Argentino' se constituirá con los actuales ferrocarriles General Belgrano (incluído el F. Provincial de Buenos Aires), General Roca (incluído el F. Patagónico), General Mitre, General San Martín, Domingo F. Sarmiento y General Urquiza, con la Administración General del Expreso Villalonga y sus dependencias y se integrará con los ferrocarriles y empresas de transporte automotor o diversas que se le incorporen.

ARTÍCULO 3°. Apruébase el adjunto Estatuto de la Empresa 'Ferrocarriles del Estado Argentino', cuyo texto se incorpora como parte integrante del presente.

ARTÍCULO 4°. La Empresa 'Ferrocarriles del Estado Argentino' funcionará como tal desde el instante en que el Ministerio de Transportes ponga en posesión de sus funciones al Directorio creado por el Estatuto que se aprueba.

ARTÍCULO 5°. Dentro del término de 90 días, la 'Empresa Nacional de Transportes' hará entrega a la de 'Ferrocarriles del Estado Argentino' de los bienes y explotación de los servicios a que hace mención el artículo 2º del presente decreto-ley, respecto de los cuales se dejan sin efecto las disposiciones del Decreto Nº 4.218 del 4 de marzo de 1952.

ARTÍCULO 6°. El Directorio deberá, además, proponer al Ministerio de Transportes dentro del término de seis meses de su constitución el proyecto de reformas que se estime conveniente introducir a dicho Estatuto y a los organismos que se le transfieren por el artículo 5º.

ARTÍCULO 7°. Deróganse todas las disposiciones legales que se opongan a las establecidas en el presente decreto-ley y Estatuto anexo.

ARTÍCULO 8°. El presente decreto-ley será refrendado por el señor Vicepresidente de la Nación, los señores Ministros de Ejército, Marina, Aeronáutica, Hacienda y Transportes.

ARTÍCULO 9°. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial y vuelva al Ministerio de Transportes a sus efectos.

ARAMBURU. - Isaac Rojas. - Arturo Osorio Arana. - Teodoro Hartung. - Julio C. Krause. - Eugenio A. Blanco. - Sadi E. Bonnet.

ESTATUTO PARA LA EMPRESA 'FERROCARRILES DEL ESTADO ARGENTINO'

CAPÍTULO I
De la constitución y dirección

ARTÍCULO 10. Para la debida atención y estudio de todas las cuestiones relacionadas con la construcción y explotación de los servicios a su cargo, la Empresa dispondrá de una Secretaría General y de tantas Direcciones Técnicas como se consideren necesarias, de acuerdo con la organización que oportunamente deberá ser aprobada por el Directorio, el que reglamentará, también, las funciones de los distintos servicios.

CAPÍTULO II
Del régimen financiero y económico

ARTÍCULO 11. El capital de 'Ferrocarriles del Estado Argentino' estará constituido por:

a) Los bienes que integran el activo de las Administraciones mencionadas en el artículo 1º y cuyo detalle y valor resulte de los respectivos inventarios actualizados a la fecha en que se constituya la Empresa.

b) Los aportes provenientes de las asignaciones o de los créditos que el Presupuesto General de la Nación o leyes especiales destinen a construcciones, instalaciones, tren rodante, maquinarias, etc., etc.

c) Los acrecimientos patrimoniales futuros y las provisiones y reservas que se establezcan.

ARTÍCULO 12. Los recursos de la Empresa serán los provenientes de:

a) La explotación de sus servicios y de las actividades complementarias.

b) Los créditos que le acuerden el Presupuesto General de la Nación y leyes especiales.

c) La venta de inmuebles, rezagos y materiales en desuso.

d) El producto de la aplicación de multas por incumplimiento de contratos.

e) Fondos obtenidos mediante créditos hipotecarios o comunes.

f) Ingresos por cualquier otro concepto no especificado precedentemente.

ARTÍCULO 13. Los fondos provenientes de gravámenes hipotecarios se destinarán exclusivamente a la construcción de nuevas líneas, extensión de las existentes y aumento de la Cuenta Capital, a cuyo efecto el Directorio entenderá en lo relativo a las negociaciones que tengan por objeto su constitución previa autorización en todos los casos del Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 14. El producto de la explotación se destinará, en primer término, al servicio de las obligaciones hipotecarias y al pago de los gastos de administración de la Empresa. El remanente del producto, una vez satisfechos aquellos gastos, se destinará a la formación de las correspondientes reservas mencionadas en el inciso 7º del artículo 7º; en obras nuevas requeridas por los servicios; renovación de materiales; compra de tren rodante y demás elementos necesarios a la explotación; de acuerdo con los presupuestos formulados y, finalmente, a la cancelación de la deuda al tesoro nacional, en concepto de financiación de los déficit de explotación del sistema ferroviario y sus anexos. Hecha que fuera dicha cancelación, el producto líquido que resultare será aprobado por el Poder Ejecutivo, el que determinará su destino, según corresponda.

ARTÍCULO 15. Cuando los productos de la explotación no sean suficientes para cubrir los gastos de la Empresa, la diferencia será cubierta anualmente por el tesoro nacional. En cuanto a la falta de cobertura de las reservas previstas en el inciso 7) del artículo 7º, será planteada, cada vez que se produzca, al Ministerio de Transportes, para su consideración por parte del Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 16. La construcción de ferrocarriles por cuenta de la Nación, como asimismo la de nuevas líneas y ramales de los existentes, será ejecutada por la Empresa, la que asimismo tendrá a su cargo lo relativo a la compra de los materiales, tren rodante y demás elementos necesarios. Previa aprobación del Directorio, el Presidente firmará los contratos y escrituras respectivas, incluso las de los terrenos destinados a las obras.

ARTÍCULO 17. Cada Administración General liquidará y presentará mensualmente a las reparticiones nacionales, provinciales y municipales correspondientes, las cuentas de los transportes efectuados y gestionará su pago. Si éste se demorase más de un trimestre, la Administración respectiva no realizará los transportes si no media pago adelantado del precio de los mismos.

ARTÍCULO 18. La Empresa estará exenta de todo impuesto o tasa nacional, provincial o municipal, con excepción de aquéllas que respondan a servicios efectivamente prestados.

ARTÍCULO 19. Para los consumos requeridos por la Empresa deberán preferirse, los artículos fabricados por la industria nacional, siempre que ésta los produzca de buena calidad, en la cantidad suficiente y a precios razonables de acuerdo con las normas que al efecto fije el Poder Ejecutivo. Los materiales y elementos que sean necesario introducir del exterior, destinados a la explotación, renovación y cuenta de capital, serán libres de todo derecho de importación.

ARTÍCULO 20. El Directorio someterá a consideración del Ministerio de Transportes un plan para la amortización de la deuda que tengan contraídas las Administraciones ferroviarias y la del Expreso Villalonga, en el momento de constituirse la Empresa.

ARTÍCULO 21. La Contaduría General de la Nación, ejercerá la fiscalización del desenvolvimiento económico-financiero y patrimonial de la Empresa y de las Administraciones Generales que la constituyen, en un todo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley Nº 14.380.

CAPÍTULO III
De las Administraciones generales

ARTÍCULO 22. Cada una de las Administraciones integrantes de la Empresa estará a cargo de un Administrador General, quien deberá ser argentino y será designado por vez primera por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes. Las vacantes que se produjeran en lo sucesivo serán provistas por el Poder Ejecutivo en base a una terna de candidatos que el Directorio formulará por orden alfabético al Ministerio de Transportes. Para integrar la terna, en el caso de las Administraciones de ferrocarriles, se requerirá una antigüedad mínima de diez años de servicios ferroviarios y haber alcanzado en la misma la jerarquía de Jefe de División. Para su designación en el caso de los servicios automotores, se requerirá notoria competencia en la materia.

ARTÍCULO 23. En cada Administración se crearán los Departamentos y dependencias principales y auxiliares necesarias para la atención de los servicios a su cargo, conforme a la estructura y reglamentación que establezca el Directorio.

ARTÍCULO 24. Los Administradores Generales actuarán con plena autoridad y serán responsables de todas las acciones y resultados de la explotación a su cargo, debiendo ajustar su actuación a las normas superiores de gobierno fijadas por las leyes, decretos, resoluciones del Ministerio de Transportes, a las decisiones adoptadas por el Directorio y a las directivas impartidas por el Presidente. Con sujeción a las mismas ordenarán, dispondrán y fiscalizarán el funcionamiento interno, el giro técnico, industrial, comercial y financiero de

la explotación a su cargo, como asimismo la ejecución de las obras nuevas y de las adquisiciones.

ARTÍCULO 25. Sin perjuicio de los deberes y atribuciones que, con carácter general, surgen de lo enunciado en el artículo precedente, es de competencia de los Administradores Generales:

1) Ejercer con arreglo a la reglamentación que dicte el Directorio, la representación legal de la Empresa en relación con la Administración a su cargo y actuar en tal carácter administrativamente y en juicio, con facultad de transar y celebrar arreglos judiciales o extrajudiciales en todo asunto vinculado directa y exclusivamente a la explotación que de él dependa, podrán otorgar los poderes generales y especiales necesarios, a los efectos expresados.

2) Realizar todos los actos de gestión y disposición, estudios, licitaciones, adquisiciones, contrataciones a que se refiere el Capítulo IV, conforme a las reglamentaciones que el afecto se dicten.

3) Disponer las medidas de orden interno necesarias para el mejor rendimiento de la explotación, sin alterar su sentido funcional ni modificar la estructura establecida.

4) Proyectar y elevar a la aprobación del Directorio, en las fechas y formas que aquél fije, los planes de obras nuevas, de explotación y de adquisiciones, así como los presupuestos correspondientes, relativos al año inmediato siguiente.

5) Promover ante el Directorio, con la anticipación debida, las modificaciones a los presupuestos y planes de trabajo, que se considere necesario introducir en los mismos, durante su ejecución.

6) Proponer al Directorio la implantación y modificación de servicios, horarios y tarifas.

7) Proponer al Directorio la habilitación o clausura definitiva o temporaria de ramales, desvíos, estaciones o servicios, de acuerdo con las necesidades, fundamentando la propuesta en cada caso.

8) Elevar, en las fechas que se determinen, la memoria anual de la explotación, el balance general y la cuenta de ganancias y pérdidas de cada ejercicio, así como los informes periódicos y estadísticos relativos a la explotación y planes de trabajo, que sean requeridos por el Presidente.

9) Elevar a la consideración del Directorio las propuestas de venta de inmuebles, así como la radiación de material rodante, maquinarias, instalaciones, planteles y equipos y la baja y enajenación de materiales y elementos obsoletos y de rezago.

10) Disponer la venta de las cosas olvidadas o abandonadas en los vehículos, en las estaciones o en la vía y de aquéllas cuyos dueños, consignatarios o remitentes se ignoren, con sujeción a las respectivas disposiciones legales y reglamentarias.

11) Suscribir órdenes de pago y documentos públicos y privados necesarios para el ejercicio de sus funciones.

12) Proponer al Presidente la designación o remoción de los Jefes de Departamento.

13) Designar, contratar, promover, retrogadar, trasladar, remover, suspender, aceptar renuncias y separar de sus cargos al personal con excepción de los Jefes de Departamento, dentro de las vacantes y previsiones presupuestarias del ejercicio y de acuerdo con las reglamentaciones que dicte el Directorio.

14) Disponer la ejecución inmediata de actos que excedan sus atribuciones, cada vez que razones de urgencia o de emergencia así lo exijan, dando cuenta de inmediato al Presidente del Directorio.

15) Realizar todo acto que, sin estar expresamente mencionado, sea consecuencia natural y lógica de la función ejecutiva que responder a su cargo.

CAPÍTULO IV
Del régimen de contabilidad y contrataciones

ARTÍCULO 26. El Directorio organizará la contabilidad de la Empresa y de las Administraciones Generales, de modo tal que le permita registrar todo su proceso de gastos y capitalización. Reglamentará también la forma en que los organismos contables deberán intervenir en toda actuación, expediente u operación por los que se adquieran derechos o se contraigan obligaciones, y, en general, en todos los casos en que se promueva, gestiones o efectúe un gasto de cualquier naturaleza, a efectos de su imputación y fiscalización, debiendo dejar constancia de las conclusiones, recomendaciones u observaciones que a su juicio sean pertinentes, en los órdenes legal, formal, administrativo, financiero, contable y patrimonial.

ARTÍCULO 27. Las contrataciones se realizarán por intermedio del Presidente cuando interesaren a más de una Administración de la Empresa, o cuando, aun refiriéndose a una sola Administración, su monto exceda el límite fijado a tal efecto por el Directorio; en los demás casos se realizarán por intermedio del Administrador General respectivo.

ARTÍCULO 28. Cuando las contrataciones afecten o interesen a más de una Administración o su monto exceda el límite a que hace mención el artículo 27, serán realizadas por intermedio de un Departamento de Adquisiciones, que estará bajo la dirección inmediata de un Director especialmente designado al efecto por el Directorio.

ARTÍCULO 29. El Directorio reglamentará todo lo relativo al Registro de Proveedores y someterá a la aprobación del Ministerio de Transportes el régimen de contrataciones, estableciendo los requisitos que reunirán los pedidos de precios, de reconocimiento de reajustes de los mismos, las ofertas, las aperturas de los concursos, las adjudicaciones, las garantías a presentar por oferentes y adjudicatarios y demás actos a ellas vinculados; en forma que asegure la mayor equidad y seriedad de las bases de las licitaciones y las normas internas que reglamenten las tramitaciones que deban efectuarse, delimitando las facultades

y obligaciones de los funcionarios y órganos de la Empresa, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 27º y 28º.

ARTÍCULO 30. La Empresa efectuará sus compras y contrataciones conforme a los principios básicos de publicidad y competencia de precios, de acuerdo a las normas del presente estatuto y con arreglo a uno de los procedimientos siguientes:

a) Licitación Pública: Cuando el monto de la contratación exceda la suma de m$n 500.000.

b) Licitación Privada: Cuando el monto de la contratación no exceda de m$n 500.000.

c) Concurso Privado de Precios: Cuando el monto de la contratación no exceda de m$n 50.000.

d) Contratación Directa: En el país o en el extranjero, en los siguientes casos:

1º) Adquirir repuestos o elementos de marca determinada, a sus fabricantes, representantes o distribuidores, exclusivos, si no hubiere sustitutos convenientes.

2º Adquirir materiales, máquinas, herramientas, toda clase de equipos y bienes y manos de obra y contrataciones de servicios que tengan fijados precios o tarifas, por ley, decreto o resolución ministerial.

3º Cuando una licitación o concurso hubiera resultado desierto o no se hubieran presentado ofertas admisibles. En este caso en las gestiones de la adquisición o contratación no podrá haber interrupción de trámite mayor de un mes contado a partir de la fecha en que se resuelva declarar desierto el concurso o no admisibles las ofertas.

4º Cuando se haga uso de opción de prórroga de contrato, o cuando sin existir previa opción, se convenga ampliación del plazo pactado sin alteración de precios, o que éstos sólo sufrieran la modificación porcentual correspondiente a costos de mano de obra, locaciones, transportes, combustibles y otros conceptos, autorizados por leyes, decretos o resoluciones ministeriales.

5º Cuando existan razones probadas de urgencia o emergencias de carácter imprevisible.

6º Con reparticiones públicas, empresas del Estado o sociedades mixtas en las que tenga participación el Estado nacional o provincial, a precios no mayores de los corrientes en plaza.

7º Cuando las circunstancias exijan que las operaciones de gobierno se mantengan secretas.

8º Las obras científicas, técnicas o de arte, cuya ejecución deben confiarse a especialistas, operarios o empresas experimentadas y la contratación de técnicos profesionales de reconocida capacidad.

9º La contratación de bodegas cuando la modalidad del mercado así lo exija.

10º Las compras o contrataciones en países extranjeros, cuando no sean posibles realizar en ellos licitaciones públicas o privadas.

11º Cuando deban adquirirse inmuebles en subasta pública o valuados por el Tribunal de tasaciones.

12º Cuando por las condiciones del mercado local, sea pública la escasez de los artículos o

elementos que deban adquirirse.

13º En cualquier caso cuando el monto de la operación no exceda de m$n 10.000.

ARTÍCULO 31. La Empresa 'Ferrocarriles del Estado Argentino' ajustará el procedimiento de licitación las siguientes normas de publicidad:

a) Licitaciones Públicas: Sin perjuicio de las comunicaciones directas a firmas inscriptas en su Registro de Proveedores, serán anunciadas en el Boletín Oficial y en los diarios, entre los de mayor circulación o especializados en la materia, durante cinco días, cuando el monto probable no exceda de m$n 1.000.000 y durante diez días cuando el monto probable supere dicha suma.

b) Licitaciones Privadas: Se invitará a diez firmas como mínimo de las inscriptas en el Registro respectivo, o a la totalidad si hubiere menor número, sin perjuicio de recurrir a otros medios de publicidad, que puedan ser examinados en su sede central o en sus dependencias.



VEREDICTA LEYES

Decreto-Ley 15778/1956. Texto original, como se publicó.

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