



FERROCARRILES ARGENTINOS

Decreto 1027/2018

DECTO-2018-1027-APN-PTE - Ley N° 27.132. Reglamentación.

Ciudad de Buenos Aires, 07/11/2018

VISTO el Expediente N° EX-2017-25080309-APN-SECPT#MTR y la Ley N° 27.132, y

CONSIDERANDO:

Que por el artículo 1º de la Ley N° 27.132 se declaró 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, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Que la reactivación del Sistema Ferroviario Nacional se ha constituido en una Política de Estado, cuyos principios fundamentales se enumeran en el artículo 2º de la mencionada ley, y entre los que destacan, la administración de la infraestructura ferroviaria por parte del ESTADO NACIONAL, la maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad, la protección de los derechos de los usuarios y la promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Que según lo dispuesto en el artículo 3º de la citada Ley N° 27.132, el PODER EJECUTIVO NACIONAL deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o renegociar los contratos de concesión vigentes.

Que el artículo 4º de la mencionada norma, establece la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros, indicando que dicha modalidad permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien posea la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

Que, asimismo, por la referida ley se incorporó el inciso m) al artículo 3º de la Ley N° 26.352, estableciendo como competencia de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes por sí o por intermedio de los operadores ferroviarios a los que se les asigne dicha tarea.

Que en virtud de lo dispuesto en los artículos 4º y 7º de la citada Ley N° 27.132, el PODER EJECUTIVO NACIONAL dictó el Decreto N° 1924 de fecha 16 de septiembre de 2015, por medio del cual se creó el REGISTRO



DE OPERADORES DE CARGA Y DE PASAJEROS y se aprobó el estatuto de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Que atento lo expuesto resulta procedente en esta instancia proceder a la reglamentación de la Ley N° 27.132.

Que, en razón de ello, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO dependiente de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha realizado distintas consultas a los diferentes actores del SECTOR PÚBLICO NACIONAL con competencia específica en la materia, a fin de proyectar conjuntamente la reglamentación que por el presente se aprueba.

Que conforme lo informado por la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, para impulsar la reactivación del Sistema Ferroviario Nacional resulta imprescindible la implementación de estrategias que busquen favorecer su crecimiento, para llevar al sistema a capturar su pleno potencial de carga.

Que el MINISTERIO DE TRANSPORTE y la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO han llevado adelante diversos estudios en relación con la estructuración y diseño del sistema ferroviario de cargas de jurisdicción nacional.

Que en atención a lo señalado en el Informe remitido por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, se concluye que, con el objeto de acelerar la captura de la carga potencial del sistema, resulta más efectivo migrar a la modalidad de acceso abierto, en la medida que el estado de la infraestructura permita maximizar su capacidad, a la vez que reducir los posibles incidentes que puedan originarse en caso de deficiencia, para lo cual resulta ineludible readecuar el estado de la infraestructura actual.

Que los estudios realizados por el MINISTERIO DE TRANSPORTE y por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO concluyen que para poder capturar el potencial de carga resulta necesario generar estrategias de inversión que permitan readecuar la infraestructura actual que hoy en día no se encuentra en condiciones óptimas, así como incorporar competencia en la operación.

Que, consecuentemente y tal como ha sido delineado mediante la referida Ley N° 27.132, la migración hacia un modelo con separación vertical y acceso abierto en la operación a múltiples operadores ferroviarios, es el camino a seguir para generar el marco adecuado para que el Sistema Ferroviario Nacional se desarrolle.

Que, dado que en la actualidad se encuentran vigentes los Contratos de Concesión celebrados entre el ESTADO NACIONAL y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA y NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA, aprobados por los Decretos N° 2681 del 29 de diciembre de 1992, N° 1144 del 14 de junio de 1991 y N° 994 del 18 de junio de 1992, y sus modificatorios, resulta necesario desarrollar un plan de transición que garantice la continuidad de la operación del servicio y proteja el mantenimiento de los activos del ESTADO NACIONAL, lo cual dada la naturaleza del cambio requerirá de tiempo suficiente y diversas etapas.





Que, a fin de implementar el referido período de transición, resulta necesario adecuar dichos contratos, a efectos de establecer los términos de la reasunción paulatina de la infraestructura por parte del ESTADO NACIONAL, favoreciendo tanto la competencia como el crecimiento de la carga transportada por ferrocarril y la participación del modo en la matriz nacional de cargas.

Que durante este período se deberán llevar adelante las reestructuraciones necesarias para desarrollar las capacidades que el sistema requiere para migrar al nuevo modelo, profundizando el proceso de inversión en la red que posibilite potenciar e incrementar la capacidad de oferta del sistema y atraer demanda, para mejorar los estándares de eficiencia y los tiempos de circulación.

Que, asimismo, el MINISTERIO DE TRANSPORTE deberá definir los sistemas y subsistemas de los distintos sectores de la red, a fin de establecer, por etapas, las obras de inversión y su priorización, como así también la metodología adecuada para llevarlas adelante, permitiendo una reasunción de la infraestructura en forma paulatina y por etapas.

Que finalizada la etapa de transición se implementará el nuevo modelo, en el cual la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO asumirá la administración de la infraestructura del sistema, por sí o a través de terceros, y se permitirá la incorporación de operadores ferroviarios habilitados conforme el mencionado Registro de Operadores de Cargas y de Pasajeros.

Que, en tanto la implementación de la modalidad de acceso abierto, requerirá fortalecer el rol de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE como controlador y fiscalizador del sistema, resulta necesario instruirla para que adecue su estructura, a fin de dar cabal cumplimiento a las previsiones del nuevo esquema de operación, modificándose, a esos fines, el artículo 2º del Decreto N° 1924 del 16 de septiembre de 2015, incorporándose además determinadas disposiciones en los distintos Anexos del Decreto N° 1388 del 29 de noviembre de 1996 y su modificatorio.

Que por el Decreto N° 566 del 21 de mayo de 2013 y su modificatorio, 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, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos, terminales de carga y servicios de telecomunicaciones; pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la Red Nacional Ferroviaria de cargas.

Que, asimismo, por la Resolución N° 469 del 30 de mayo de 2013 del entonces MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE, se asignó a BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, la operación del servicio ferroviario y la administración de la infraestructura ferroviaria, integrantes de los contratos de concesión rescindidos a AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA CENTRAL SOCIEDAD ANÓNIMA y a AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA MESOPOTÁMICA SOCIEDAD ANÓNIMA.

Que además resulta necesario definir un plan de transición para la empresa BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, a fin de garantizar que no se generen asimetrías en las condiciones de competitividad con los restantes operadores en razón del aporte que realiza el Estado Nacional en la red que opera, y considerando el



rol de fomento que dicha empresa cumple como consecuencia del interés público actualmente comprometido en su objeto social.

Que existe consenso entre los organismos competentes respecto de las ventajas de implementar la modalidad de acceso abierto, así como también de la necesidad de un período de transición por etapas a fin de realizar las inversiones en infraestructura necesarias, avanzar con la separación vertical del sistema y realizar la armonización de la normativa vigente.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de la SUBSECRETARÍA DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia.

Que el presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, incisos 1 y 2, de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Apruébase la Reglamentación de la Ley Nº 27.132 para la implementación de la modalidad de Acceso Abierto para el transporte ferroviario de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional que, como ANEXO I (IF-2018-56177788-APN-MTR), forma parte integrante del presente Decreto.

ARTÍCULO 2º.- Delégase en el MINISTERIO DE TRANSPORTE la facultad prevista en el artículo 3º de la Ley Nº 27.132, a efectos de llevar adelante la adecuación de los Contratos de Concesión vigentes.

En el marco de dicha adecuación deberán analizarse, entre otros aspectos, la posibilidad de extensión de plazo contractual por un plazo no mayor a DIEZ (10) años, el régimen de inversiones, la previsión de reembolsos por mantenimiento de terceros en la red, las pautas para la realización de obras por terceros en la red, la asignación de material rodante durante el plazo de concesión y la administración por parte de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO de la zona de acceso a puertos.

ARTÍCULO 3º.- Instrúyese al MINISTERIO DE TRANSPORTE, a definir un plan de transición para la empresa BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, a fin de garantizar que no se generen asimetrías en las condiciones de competitividad con los restantes operadores.

ARTÍCULO 4º.- Establécese que la plena implementación de la modalidad de acceso abierto en toda la red ferroviaria, tendrá lugar al día siguiente al vencimiento del plazo del último Contrato de Concesión, considerando el plazo de extensión que pueda ser otorgado, en el marco de la adecuación contractual a que se refiere el artículo 2º del presente.

No obstante, el MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá dar inicio en forma anticipada a la modalidad de acceso abierto en los sistemas y subsistemas que se encuentren en condiciones, luego de efectuadas las inversiones



previstas.

ARTÍCULO 5º.- Instrúyese al MINISTERIO DE TRANSPORTE, para que a través de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, realice los actos necesarios para la revisión, actualización, complementación y aprobación de las normas técnicas referidas al transporte ferroviario. A modo enunciativo, deberán revisarse, actualizarse y/o complementarse las normas referidas a: mantenimiento de vías; reglamentos operativos; mantenimiento del material rodante; habilitación del material rodante; homologación de talleres de mantenimiento de material rodante; habilitación de todo el personal vinculado con la seguridad; cerramiento de la zona de vías; y desvíos particulares.

ARTÍCULO 6º.- Establécese que en el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días contados a partir de la entrada en vigencia del presente, todos los operadores – tanto públicos como privados– deberán remitir a la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO un listado del material rodante propiedad del ESTADO NACIONAL, detallando su titularidad, la operación a la cual se encuentra afectado, y toda otra información que la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO considere pertinente requerir.

ARTÍCULO 7º.- Instrúyese al MINISTERIO DE TRANSPORTE a elaborar las pautas para un régimen sancionatorio, con el objeto de establecer las responsabilidades que incumben a cada uno de los operadores por la utilización de la infraestructura cuando se opere bajo la modalidad de acceso abierto.

Dichas pautas deberán ser incorporadas en los instrumentos que se celebren para la ASIGNACIÓN DE VENTANAS DE PASO, AUTORIZACIÓN DE USO DE VÍA y ASIGNACIÓN DE MATERIAL RODANTE, en forma obligatoria, ya sea que fueran instrumentados por la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO o por un tercero.

ARTÍCULO 8º.- Instrúyese al MINISTERIO DE TRANSPORTE, para que a través de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, establezca la forma en que será realizada la reasunción paulatina y por etapas, de la infraestructura por parte del ESTADO NACIONAL, a fin de favorecer la competencia y el crecimiento de la carga transportada por ferrocarril y la participación del modo en la matriz nacional de cargas.

A tal fin, deberá definir sistemas y subsistemas de los distintos sectores de la red, estableciendo prioridades de inversión y la metodología adecuada para llevarlas adelante.

ARTÍCULO 9º.- Sustitúyese el artículo 2º del Decreto N° 1924 de fecha 16 de septiembre de 2015, por el siguiente:

“La COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE establecerá los requisitos y calidades que deberán reunir las personas humanas o jurídicas para su inscripción en el REGISTRO DE OPERADORES DE CARGA Y DE PASAJEROS creado por el artículo precedente, pudiendo establecer un arancel anual por gastos administrativos de inscripción y habilitación”.

ARTÍCULO 10.- Incorpórase como incisos k) y l) al artículo 9º del ANEXO I del Decreto N° 1388/96 y su modificatorio, los siguientes:



“k) Analizar los sistemas de comunicaciones y efectuar las recomendaciones tendientes a su unificación;

l) Habilitar el material rodante, por sí o por terceros, previendo el trámite de la habilitación en forma previa a la puesta en operación por primera vez, luego de una revisión general, modificación en su configuración o características, o en caso de accidente grave”.

ARTÍCULO 11.- Incorpórase como puntos 10. y 11. a las ACCIONES de la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO FERROVIARIO establecidas en el ANEXO III del Decreto N° 1388/96, y su modificatorio los siguientes:

“10. Analizar los sistemas de comunicaciones y efectuar las recomendaciones tendientes a su unificación.

11. Otorgar, por sí o por terceros, la habilitación al material rodante.”

ARTÍCULO 12.- Incorpórase como inciso k) al artículo 8° del ANEXO I del Decreto N° 1388/96, y su modificatorio el siguiente:

“k) Resolver los conflictos que se susciten por la implementación de la modalidad de acceso abierto”.

ARTÍCULO 13.- Incorpórase como punto 17 a las ACCIONES de la GERENCIA DE CONTROL DE GESTIÓN FERROVIARIA, establecidas en el ANEXO III del Decreto N° 1388/96, y su modificatorio el siguiente:

“17. Intervenir en los conflictos que se susciten por la implementación de la modalidad de acceso abierto”.

ARTÍCULO 14.- Instrúyese a la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE para que, en el marco de la elaboración del proyecto de optimización de su estructura organizativa dispuesto por el artículo 11 del Decreto N° 632 del 6 de julio de 2018, incorpore las previsiones que resultaren pertinentes a fin de dar cumplimiento a lo previsto en presente decreto y en el Anexo que lo integra.

ARTÍCULO 15.- Facúltase al MINISTERIO DE TRANSPORTE a dictar las normas aclaratorias y complementarias que resulten necesarias para el cumplimiento de la reglamentación que se aprueba por el artículo 1° del presente.

ARTÍCULO 16.- El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 17.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. MACRI - Marcos Peña - Guillermo Javier Dietrich

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Decreto se publican en la edición web del BORA
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 08/11/2018 N° 84927/18 v. 08/11/2018

Fecha de publicación 08/11/2018



REGLAMENTACIÓN DE LA LEY N° 27.132

OBJETO

ARTÍCULO 1º.- El presente reglamento tiene por objeto implementar la modalidad de acceso abierto para el transporte ferroviario de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional, dentro de un esquema de separación vertical.

A tal fin, entiéndese como operador ferroviario a cualquier empresa, pública o privada, habilitada para prestar servicios de transporte de pasajeros y/o de cargas por ferrocarril. Por su parte, a los efectos del presente, la separación vertical consiste en la separación total entre el administrador de la infraestructura y los operadores de servicios de transporte ferroviario.

La implementación de la modalidad de acceso abierto posibilitará, en el servicio de transporte de cargas, que cualquier operador habilitado pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien posea la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

PRINCIPIOS GENERALES

ARTÍCULO 2º.- La modalidad de acceso abierto, será implementada de conformidad a los siguientes principios:

- a) Equidad en el acceso a la red y la máxima utilización de la capacidad disponible, impidiendo arbitrariedades que afecten la competencia en relación a la extensión, días y horarios en los que se asignen las ventanas de paso.

- b) Competitividad del ferrocarril, en la fijación del canon por uso de infraestructura, así como también en la definición de su metodología de cálculo y actualización, considerando los costos de mantenimiento y reposición de la infraestructura, pero preservando su competitividad intermodal.
- c) Igualdad en las condiciones de acceso a los servicios complementarios y talleres, cuya titularidad corresponda al ESTADO NACIONAL, entendiendo a los talleres como toda instalación industrial dedicada a fabricaciones y reparaciones, tales como taller de material rodante, taller de vía y obras, taller de señalamiento, etc.
- d) Equidad en la asignación de uso en las terminales de carga y descarga, y de los centros de acopio que sean propiedad del ESTADO NACIONAL.
- e) Transparencia y equidad en la asignación de material rodante propiedad del ESTADO NACIONAL, mediante la utilización de mecanismos de acceso.
- f) Unicidad del sistema de operación de la Red Ferroviaria Nacional.

ASPECTOS OPERATIVOS

ARTÍCULO 3º.- A los efectos de la efectiva implementación de la modalidad de acceso abierto, la administración de la infraestructura ferroviaria, a cargo de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIF S.E.) según surge de la Ley N° 26.352, implicará principalmente el mantenimiento, conservación, custodia, desarrollo, rehabilitación, control, gestión y aseguramiento de la continuidad del flujo ferroviario y/o explotación de la infraestructura ferroviaria o parte de ella.

La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, a cargo de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, será comprensiva de la asignación de ventanas de paso, el otorgamiento de la autorización de uso de vía, así como la gestión del sistema de comunicaciones.

A tales fines, se entenderá por ventana de paso al itinerario de circulación reservado para un tipo de servicio en particular, previsto en función de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, estimada como el número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo, durante un período determinado de tiempo y en función de la tipología del tráfico.

ARTÍCULO 4º.- A fin de implementar la modalidad de acceso abierto, la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO podrá proceder a la asignación de material rodante bajo su administración, como parte de su competencia para explotar los bienes de titularidad del Estado Nacional que formen parte de la infraestructura ferroviaria cuya gestión se le encomiende o transfiera; ello en concordancia con su función de confeccionar un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario.

REQUISITOS GENERALES PARA OPERAR

ARTÍCULO 5º.- A los fines de prestar servicios ferroviarios de pasajeros y de cargas, los operadores deberán hallarse debidamente inscriptos en el REGISTRO DE OPERADORES DE CARGA Y DE PASAJEROS que funciona en la órbita de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE.

ARTÍCULO 6º.- Los operadores ferroviarios deberán declarar obligatoriamente al REGISTRO DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO, que funciona en la órbita de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, toda adquisición y/o modificación que se efectúe respecto del estado dominial o de la afectación del material rodante. De igual modo, deberán notificar las acciones judiciales que comprometan dicho material rodante.

ARTÍCULO 7º.- El material rodante deberá contar con la debida habilitación por parte de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, por sí o por terceros, la cual deberá prever su trámite en forma previa a la puesta en operación de dicho material por primera vez; debiendo ser realizado nuevamente luego de una revisión general, modificación en su configuración o características, o en caso de accidente grave.

CANON

ARTÍCULO 8º.- El canon a abonar por parte de los operadores ferroviarios de cargas y de pasajeros, cargadores o terceros, como retribución por derecho de paso –uso de vía o reserva de capacidad–, contribuirá al financiamiento de la infraestructura ferroviaria y al control de circulación de trenes.

RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

ARTÍCULO 9º.- La COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE resolverá los conflictos que se susciten por aplicación del presente reglamento.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: Anexo I.

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by DIETRICH Guillermo Javier
Date: 2018.11.02 15:29:52 ART
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires