



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADAS	
- 4 AGO 2005	
SEC: D	HORA: 11:40

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES (ENAFE)

Artículo 1º - Créase la EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES SOCIEDAD DEL ESTADO, en adelante ENAFE, bajo el régimen de la Ley Nº 20.705.

Art. 2º - La ENAFE tendrá por objeto:

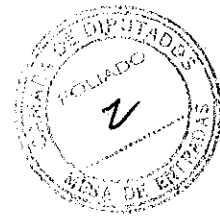
- a) la explotación y gestión de los ferrocarriles de propiedad nacional, por sí o a través de terceros,
- b) la construcción y explotación de nuevas líneas que surjan de su planificación o que le encomendare la Nación, o resultare de convenios con las provincias, así como la facultad de elaborar los pliegos de condiciones licitatorias y de adjudicar las que se otorguen en el futuro,
- c) orientar y proponer políticas ferroviarias mediante proyectos que tiendan a optimizar el transporte multimodal que las tendencias aconsejen, según las regiones productivas, de consumo y de transferencia en general,
- d) participar activamente en Organismos Internacionales vinculados a la temática ferroviaria.

Art. 3º - El patrimonio de la ENAFE estará constituido por los bienes que se le transfieran y por los que adquiriera en el futuro a cualquier título, así como por los bienes que usufructúan los concesionarios de los servicios, y los que actualmente detentan: Ferrocarriles Argentinos (e. l.); FEMESA (e. l.); Empresa Ferrocarril Belgrano S. A.; el patrimonio transferido oportunamente a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) -área ferroviaria-; y todos aquellos que administra el Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE) -ex ENABIEF, área ferroviaria-; aquellos que realicen o realicen por propia administración o por terceros sobre la propiedad del Estado Nacional, servicios ferroviarios y/o cualquier actividad, cuyo depositario era la empresa Ferrocarriles Argentinos, previo al concesionamiento de los servicios.

El patrimonio que se transfiere a la EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES, a efectos de su administración y resguardo en virtud de la presente ley, lo es libre de toda deuda.

La totalidad de los bienes se declaran inembargables.

Art. 4º - Aprobada la estructura funcional, Ferrocarriles Argentinos (e. l.); Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A.; FEMESA. (e. l.); Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE) -ex ENABIEF, área ferroviaria- y la parte ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) deberán transferir sus bienes a la ENAFE, como así también los de aquellos que realicen o realicen por propia administración o por terceros, sobre la propiedad del Estado Nacional, cuyo depositario



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

fuera Ferrocarriles Argentinos antes de las concesiones, contratos en ejecución o pendientes de ejecución, y títulos de propiedad conforme lo indicado en el Art. 3° de la presente ley, contándose con un plazo de ciento ochenta (180) días corridos para realizar el inventario y avalúo de los bienes transferidos.

Art. 5° - A partir del pleno funcionamiento de la estructura orgánico-funcional de la ENAFE los organismos unificados en la nueva empresa adecuarán sus funciones a los dispuestos en la presente ley.

Art. 6°- Quedan en suspenso las liquidaciones, reestructuraciones o modificaciones de Ferrocarriles Argentinos (e. l.); Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A.; FEMESA (e. l.); Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE) –ex ENABIEF, área ferroviaria- y la parte ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), hasta tanto la EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES se haga cargo de las funciones integrales asignadas en cumplimiento con lo dispuesto en la presente ley. Asimismo, quedan suspendidas todas las operaciones comerciales, transacciones o disposiciones que afectaren al patrimonio asignado por el Estado Nacional a la ENAFE en virtud de esta ley.

Art. 7° - En un plazo de TREINTA (30) días de sancionada la presente, el Poder Ejecutivo nacional, deberá aprobar el Estatuto Social con sujeción a las pautas previstas en la presente ley y realizar todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la ENAFE.

Art. 8° – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ING. RUBÉN D.
DIPUTADO NACIONAL

Dra. Stella Maris Córdoba
Diputada de la Nación



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

La trascendencia del crecimiento de una red de transporte ferroviario en la Argentina, radica principalmente en el impulso de los perfiles productivos de las zonas por donde transita como así también en el desarrollo de la integración del territorio nacional.

El ferrocarril atravesó por diferentes etapas en nuestro país: Con el auge exportador de la Argentina nace su primera línea, inaugurada en 1857, encontrándose a principios del 1900 entre las diez redes mas grandes del mundo, donde capitales extranjeros dominaban las inversiones, principalmente capitales británicos.

La red ferroviaria fue creciendo increíblemente de una manera planificada puesto que la mayoría de las líneas tenían como destino el Puerto de Buenos Aires, y en muchos casos competían entre las distintas compañías construyendo ramales paralelos, llegó a tener alrededor de 50.000 Km. de vías a lo largo del país formando una especie de embudo con el mencionado puerto como cabecera.

En 1948 se nacionalizaron todos los ramales ferroviarios bajo la orbita de EFEA (Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino), creándose finalmente la empresa estatal denominada FERROCARRILES ARGENTINOS.

A partir del plan del Gral. Larkin en 1961, se consideró clausurar algunos ramales por "no rentables" cediendo el paso a una tendencia que en el tiempo se tornaría irreversible.

Para principios de 1980 habían quedado desactivados alrededor de 10.000 Km. de vía generando la tendencia negativa preanunciando una agonía lenta, hasta llegar al desmantelamiento y el saqueo de la década del 90.

Las privatizaciones, el régimen de concesiones, los contratos y marcos regulatorios, tendenciosos, lograron alejar al estado de su rol protector de la defensa de los intereses nacionales y el bien general, desplazándolo a su actual faceta subsidiaria e inexistente.

Hoy la voluntad puesta de manifiesto por parte del Poder Ejecutivo, abre las compuertas hacia las corrientes de opiniones reflexivas y críticas, inherentes a toda construcción que se precie de elevar el nivel de conciencia colectiva de nuestro pueblo.

La situación crítica para accionar una nueva política estatal está signada por los siguientes resultados:

De los 35.000 kilómetros de vías operables en el año 1989, hoy hay 22.000 kilómetros concesionados, pero de ellos sólo quedan 6.000 kilómetros realmente utilizables.

De 95.000 puestos de trabajo al inicio del proceso privatizador, ya se perdieron 80.000 empleos directos, todo ello financiado por el Banco Mundial, que se hizo cargo de las indemnizaciones, sumados a una cifra casi similar de miles de empleos indirectos.

FERROCARRILES ARGENTINOS se dividió en dos creándose FE.ME.SA en 1991 que agrupaba a los ferrocarriles urbanos y suburbanos de la Ciudad de Buenos Aires para su posterior concesión a manos privadas.

Respecto de los ferrocarriles de larga distancia el Gobierno de turno tomó la desafortunada decisión de transferir a las provincias estos servicios mediante el decreto 1168/92 y solo algunas de ellas se hicieron cargo de los mismos.

Ese mismo año la Unión Ferroviaria presento una propuesta para hacerse cargo de los servicios de pasajeros de media y larga distancia sin la intervención del Estado Nacional, cuestión que no fue atendida por las autoridades nacionales y así 10/09/1993 corrieron por ultima vez los principales servicios interprovinciales.

Como vemos, el proceso de concesión fue complejo, se separaron los servicios de pasajeros urbanos, divididos en cuatro empresas, con una red de 800 Km. de vías, contrariando la tendencia a unificar el manejo de todo el servicio de transporte urbano que se observa en las grandes ciudades del mun-



H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

do.

Esta modalidad incluye transferencia de infraestructura, material rodante, y demás elementos e instalaciones, pero con la diferencia que el Estado asume el compromiso de aportar subsidios explícitos para inversiones y explotación, que varían según las características y condiciones del sector considerado.

En general se establecía un valor decreciente del subsidio de explotación a lo largo de los años.

En total el Estado se comprometió a aportar en 10 años 1.528 millones de U\$A de subsidio, siendo 684 por explotación y 844 por inversiones. Estos contratos sufrieron permanentes negociaciones, y el déficit se transformó en subsidios que en el año 1998 superaron en un 83 % al aporte del Estado del año 1988, sin tomar en cuenta el delicado tema de la infraestructura.

El servicio de cargas se concesionó por un período de 30 años y se dividió a su vez en seis grandes redes, estas empresas por contrato offician como dueños de las vías y son además quienes deben garantizar su mantenimiento.

Es significativo subrayar el deterioro que provocó en las economías regionales estas concesiones, ya que estas empresas llevan sus propias cargas y en algunos casos utilizan a la Argentina como un lugar sólo de tránsito.

Existen informes de la Auditoría General de la Nación y de la Defensoría del Pueblo que establecen claramente uno de los tantos incumplimientos en los que incurrieron las empresas como es la falta de mantenimiento de infraestructura, que transformó a la diferentes redes, en trayectos de alto riesgo con posibilidades ciertas de descarrilamiento, con distancias sin vía y con habitantes expulsados del sistema que desde el aspecto social, transformaron esos lugares en populosas barriadas.

Por último, se ofrecieron los trenes de larga distancia (interurbano) a las provincias para que los operaran, con las implicancias del caso, tales como falta de presupuesto para poder darle continuidad, con el adicional del pago de peaje a los dueños de la infraestructura que terminó con el cierre definitivo de sus ramales.

Palmario es entonces que hoy, no existe un sistema Integrado de Transporte Ferroviario en el país, al contrario, lo que existía, mediante la organización de una empresa nacional, fue desguazado.

No hay integración, cada una de las empresas adopta criterios distintos de explotación ferroviaria, produciéndose en consecuencia serios inconvenientes para circular por la red en puntos de conexión entre concesionarios.

Esta disparidad de criterios se observa en la aplicación de distintos reglamentos operativos de circulación que ha ocasionado una gran cantidad de accidentes ferroviarios, tanto en pasajeros, pero fundamentalmente en los trenes de carga e inclusive en la operatividad de las redes por parte de las concesionarias que tiene que ver más con la ganancia máxima y su rentabilidad y ya no con la finalidad de servicio público que el transporte ferroviario en sí conlleva.

A toda luces, este sistema de concesiones ha fracasado.

No se puede constituir un sistema integrado de transporte ferroviario cuando estos han dejado de ser un servicio público para transformarse en un servicio privado que sólo persigue el lucro.

En este marco se debe contextualizar la puesta en marcha de un nuevo programa destinado a reactivar el sistema ferroviario.

Sin soslayar las expectativas que produce en la población la puesta en marcha de los ferrocarriles, sumado a la importante decisión política de reabrir los talleres de Taif Viejo, paralelamente, debemos otorgarles previsibilidad en el tiempo.

Despejar la pereza intelectual es una de las primeras prioridades a tomar en la política ferroviaria, colocando el tema sobre la superficie, otorgándole igual alcance en las medidas de revisión que ocurre con el resto de las privatizadas.



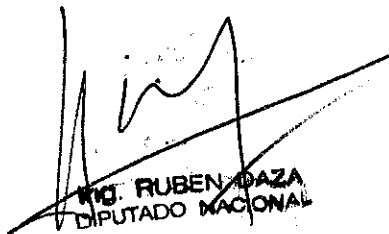
H. Cámara de Diputados de la Nación

Las Islas Malvinas, Georgias del Sur
y Sandwich del Sur son Argentinas

A la compleja situación descripta y los incumplimientos contractuales de los trenes de pasajeros urbanos y las empresas de carga, corresponde asignarle un programa abarcativo y totalizador para evitar confusiones sobre las acciones a desarrollar a futuro, más aún cuando los emprendimientos encarados se hacen a través de las mismas empresas cuestionadas en su eficiencia, y que podría condicionar las decisiones de fondo que, a su tiempo, deberá tomar la administración nacional.

Así como se tomó la iniciativa en materia energética de preservar nuestros recursos naturales con la creación de la empresa ENERGIA ARGENTINA SOCIEDAD ANÓNIMA (ENARSA - Ley N° 25.943), se debe avanzar en el desarrollo del plan enunciado en el programa de gobierno, que prevé la creación de la Empresa Nacional Ferroviaria (ENAFE) que centralice toda la acción ferroviaria; que tome a su cargo la infraestructura, controle su patrimonio, haga el seguimiento de los contratos y sea apoyo eficaz en la revisión y renegociación de los contratos con las concesionarias.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares acompañen el presente proyecto de ley.



RUBÉN DAZA
DIPUTADO NACIONAL



Dra. Stella Maris Córdoba
Diputada de la Nación