

PROYECTO DE LEY**El Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires****sancionan con fuerza de****LEY****TITULO I****FINALIDAD**

ARTICULO 1°: El objeto de esta ley es adquirir, administrar, reordenar e impulsar la actividad ferroviaria en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, mediante la creación de una Sociedad Anónima de conformidad con la ley 19.550, y sujeta única y exclusivamente a las normas de derecho privado. Para su constitución, desarrollo, extinción, y toda actividad que la involucre, se contemplarán los nuevos criterios de gestión, rentabilidad, sostenibilidad y transparencia de orden nacional e internacional, la consideración del usuario, la responsabilidad social empresarial y la seguridad operacional, cumpliendo con el marco normativo vigente y el que en el futuro lo reemplace, procurando implementar las mejores prácticas empresariales que sean de uso en plaza, conforme a las pautas que se fijan en la presente ley.

TRANSPORTE FERROVIARIO**OPERACIÓN**

ARTICULO 2°: Créase la Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia Buenos Aires Sociedad Anónima con sujeción a la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto y reglamento. Su objeto establecerá que la empresa tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario, ya sea multimodal, de pasajeros y/o de cargas en todo el territorio de la nación y en el extranjero, en todas sus formas, independientemente de que le sean asignados, o que por cualquier otro medio adquiera para sí, aún bajo el sistema de Open Access. Ello incluye, pero no se limita al mantenimiento del material rodante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su exclusivo cargo, y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. Estas dos últimas funciones, serán cumplidas en caso de que les sean asignadas por la

Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, la Secretaría de Transporte de la Nación, u otra autoridad competente o la que en el futuro las reemplace, en el marco de sus respectivas competencias y por los medios legalmente establecidos.

La Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia Buenos Aires Sociedad Anónima podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de estas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Para el cumplimiento de sus funciones, se priorizará el modo ferroviario de transporte, fomentando a su vez el transporte multimodal, y la integralidad de los diversos modos como política de gestión, incluyéndolo en sus valores, misión y visión. Esto comprende, pero no se limita a la creación y fomento de nodos logísticos en la traza ferroviaria en función de la matriz productiva de la provincia de Buenos Aires y de la Nación, promocionando la complementariedad de los modos de transporte terrestre; marítimo, fluvial y lacustre; ferroviario y ferropuerto, adhiriendo y fomentando para ello la ley de Open Access Nacional y el marco normativo vigente.

ARTICULO 3°: La Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios multimodales, de pasajeros, mixtos y de cargas que se le asignen u obtenga por cualquier título, así como los servicios que se encuentren concesionados y que por cualquier causal reviertan al Estado Nacional, y por convenio o cualquier otro medio sea adjudicado u otorgado a esta Operadora, así como los nuevos servicios que se proyecten o se creen de los que resulte titular, adjudicada o beneficiaria. Esto incluye, pero no se limita, a los esquemas de vías concesionadas por el Estado Nacional, las otorgadas por convenio, así como la operación mediante el modelo establecido en la Ley 27.132 de Open Access y el marco normativo vigente.
- b) Administrar los bienes muebles e inmuebles que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, o por cualquier otra autoridad competente que al efecto la reemplace, para la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus modalidades.
- c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera por cualquier título en el futuro.
- d) Conformar su estructura organizativa, seleccionar su personal con un criterio de excelencia y capacitar al mismo por intermedio de terceros que al efecto cuenten con la especialización requerida, recurriendo principalmente las organizaciones sindicales que cuenten con tal estructura.
- e) Mantener, reacondicionar, mejorar y optimizar la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o la autoridad competente que al

efecto la reemplace. A tal efecto, deberá instrumentar y gestionar los medios necesarios para que, en ningún caso, el estado de la infraestructura se vea degradado por debajo del estado en que es recibido, lo que será debidamente documentado.

- f) Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o la autoridad competente que al efecto la reemplace.

ARTICULO 4°: Los recursos de la Sociedad Operadora Ferroviaria de La Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima estarán integrados por:

- a) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos con el desarrollo de su actividad.
- b) Los recursos financieros procedentes de operaciones de endeudamiento, cuyo límite anual será fijado en las respectivas asambleas de accionistas, de conformidad con las disposiciones de su estatuto y reglamento.
- c) Los recursos que le sean asignados, provenientes del impuesto creado por el artículo 1° de la Ley 26.028 para el sistema ferroviario, los que se incluyan en las leyes de Presupuesto, y toda otra fuente legal que prevea tales aportes a esta sociedad, sujeto a la aceptación y aprobación de la asamblea de accionistas, con arreglo a su estatuto y reglamento.
- d) Los legados y donaciones que se concedan a su favor.
- e) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.
- f) Los productos y rentas derivados de su participación en otras entidades.
- g) Cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido, lo que incluye, pero no se limita a las disposiciones establecidas a tal efecto en la ley 19.550, en particular en materia de emisión de acciones, aportes irrevocables a cuenta de futuros aumentos, y todo otro procedimiento legalmente establecido para la obtención de recursos por parte de la sociedad, con arreglo a su estatuto y reglamento.
- h) La Sociedad Anónima creada por esta ley estará facultada para emitir acciones e incluir a nuevos socios, de conformidad con lo dispuesto en la ley 19.550 y concordantes, con arreglo a las disposiciones de su estatuto y reglamento. A su vez, estará facultada para operar y cotizar en bolsa, según lo disponga oportunamente su órgano de gobierno en acto soberano de asamblea.
- i) Los activos y créditos, saldos a favor provenientes de tributos nacionales, provinciales y municipales, bienes muebles, inmuebles, marcas, registros, patentes y demás bienes materiales o inmateriales cuya titularidad ostenta u obtenga y le transfiera el Estado Provincial. Los que le hayan sido cedidos y/o transferidos por los concesionarios y/o el Estado Nacional, y de todos aquellos que se encuentren afectados al uso en sus unidades productivas ferroviarias. También los que forman parte de la red

ferroviaria y ferroportuaria en el territorio de la Provincia de Buenos Aires, a la fecha de entrada en vigencia de esta ley y que sean asignados por cualquier título al Estado Provincial. Inclusive los que sean transferidos a éste con posterioridad, los que pasarán a formar parte del patrimonio de esta Sociedad, previa aceptación de ésta según su estatuto y reglamento.

ARTICULO 5º: La Sociedad Anónima creada por esta ley estará sujeta a las normas y disposiciones de derecho privado. No obstante, lo atinente a las acciones pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires será competencia del Poder Ejecutivo Provincial, quien podrá facultar al Ministerio de Transporte de La Provincia de Buenos Aires en lo que a tal efecto determine.

ARTICULO 6º: El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por esta ley será estrictamente privado, carente de toda prerrogativa pública y/o facultades exorbitantes. Su régimen será determinado en sus respectivos estatutos, de conformidad con el ordenamiento jurídico, con especial atención a los criterios internacionales de sostenibilidad y transparencia que al efecto resulten aplicables, siempre y cuando éstos sean congruentes con la interoperabilidad del sistema de transporte y comercio a nivel nacional e internacional, y la óptima competitividad de las empresas en el mercado. Ello sin perjuicio de los inderogables mecanismos de control y/o fiscalización existentes, atinentes a la participación accionaria de la Provincia de Buenos Aires por parte del Tribunal de Cuentas.

ARTICULO 7º: Las relaciones laborales de la Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima se regirán de acuerdo con el régimen legal establecido por la Ley 20.744 (t.o. 1976), la Ley 14.250 sobre Convenciones Colectivas de Trabajo y la Ley 23.551 de Asociaciones Sindicales, y sus modificatorias o las que en el futuro las modifiquen, sustituyan o reemplacen.

ARTICULO 8º: La Sociedad que se crea por esta ley estarán sometidas a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la Ley 13.767, y de la Ley Nº24.156 de corresponder y en sus respectivas competencias, en particular respecto de los recursos financieros que se le asignen, y de las acciones pertenecientes a la provincia de Buenos Aires.

En la gestión de sus asuntos la presente sociedad anónima deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad. Para ello, la conformación del directorio incluirá necesariamente la participación de un director obrero de la actividad ferroviaria, en la forma que se determine en su estatuto y reglamento.

Los directores que se desempeñen en el directorio de la Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima, observarán las disposiciones de la ley 19.550, el estatuto y reglamento, particularmente en cuanto al cumplimiento principal de su función como parte de un órgano colegiado,

orientado a la realización del objeto social en función de la misión, visión y valores de la sociedad, autorizado por el mandato soberano del órgano de gobierno, y observando especialmente el estándar de conducta del buen hombre de negocios y el no ejercicio en competencia respecto de la sociedad que dirigen. Como consecuencia, no será admitida la preponderancia de intereses ajenos -públicos o privados- a los de la propia sociedad en el ejercicio de sus funciones, ni en proceso de toma de decisiones, ni en todo otro atinente al desarrollo de la actividad de esta sociedad, aun cuando tales directores hayan sido designados por poder o ente público alguno. Tal extremo implica incurrir en mal desempeño del cargo, con arreglo a las disposiciones de la ley 19.550 y el marco normativo vigente.

TITULO II

COMPETENCIA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

ARTICULO 9°: En virtud de las disposiciones de esta ley, el Ministerio de Transporte tendrá asimismo las siguientes competencias en materia de transporte ferroviario:

- a) La planificación estratégica del sector ferroviario, infraestructura y servicios, y su desarrollo en el territorio de la provincia de Buenos Aires.
- b) La ordenación general y regulación del sistema y la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento, con adhesión al marco normativo nacional existente.
- c) La supervisión de las funciones que desempeñe la Sociedad Operadora Ferroviaria de La Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima, y/o la que en el futuro la reemplace, y toda otra operadora ferroviaria que desarrolle su actividad en el territorio de la Provincia de Buenos Aires.
- d) La determinación del régimen de todo tipo de aportes del Estado Provincial para la financiación de la Sociedad Operadora Ferroviaria de La Provincia de Buenos Aires Sociedad Anónima, con sujeción a la ley 19.550.
- e) La continuación, extensión, prórroga y/o terminación de cualquier tipo, de aquellos contratos pendientes, derivados o relacionados con la actividad ferroviaria y ferropuertaria, y los contratos en curso de ejecución y aquellos compromisos contractuales contraídos por el Poder Ejecutivo Nacional, en su carácter de concedente, existentes a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, que por cualquier título pasen a la órbita de la Provincia de Buenos Aires. El Ministerio de Transporte de la Provincia de Buenos Aires podrá proponer las modificaciones respecto de los contratos de concesión del servicio de transporte ferroviario multimodal, de personas y cargas, sus adendas y la normativa reglamentaria y complementaria, con el objeto de resolver integralmente todas las cuestiones generadas durante la ejecución de los contratos, y para satisfacer las necesidades de interés público no previstas en la contratación original y que han surgido durante su vigencia.
- f) La aplicación y el cumplimiento de los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo con lo establecido en la normativa respectiva, que

por cualquier título sean transferidos a la órbita de la Provincia de Buenos Aires.

- g) La habilitación o rehabilitación del establecimiento de líneas, ramales y estaciones en cuanto no afecte a la seguridad ferroviaria, de conformidad con las directrices que al efecto se coordinen con la Secretaría de Transporte Nacional, CNRT, y/o todo ente competente en la materia.
- h) La creación de unidades administrativas por sistemas lineales o regionales con el objeto de asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el desarrollo de los proyectos ferroviarios y ferroportuarios, de corto, mediano y largo plazo.

Las unidades administrativas estarán integradas por consejos de gestión en los que participarán las provincias integrantes de la región, así como aquellos privados y asociaciones sindicales con interés legítimo y participación en la actividad ferroviaria, mediante un representante con el cargo de consejero por cada uno de los representados. La participación de las provincias, en las unidades administrativas, está sujeta al aporte de recursos por parte de estas.

- i) El Poder Ejecutivo Provincial ordenará el texto de la Ley de Ministerios en atención a las competencias asignadas. A su turno, estará facultado para tratar toda cuestión atinente a la asignación de competencias con el Estado Nacional, con el fin de tornar operativa la presente ley.

ARTÍCULO 10: A los fines de esta ley el Ministerio de Transporte encomendará a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o al organismo que la reemplace en el futuro, las siguientes funciones:

- a) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentra la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:
 - I. La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión o uso, según los estándares y criterios convenidos.
 - II. El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.
 - III. El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.
 - IV. El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión. Ello comprende a todo otro mecanismo que otorgue a las empresas la facultad de operar servicios ferroviarios, lo que incluye, pero no se limita al sistema Open Access. El control operará en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.
 - V. La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión y/o cualquier otra

modalidad de operación.

- b) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas.
- c) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieren su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Asimismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos.
- d) Requerir información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones "in situ" para determinar el grado de cumplimiento dado por ellas a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante y tractivo, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de estos.
- e) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación.
- f) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario u operadora bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo.
- g) Ordenar a las empresas ferroviarias la inmediata separación del servicio de cualquier empleado, en forma preventiva y temporaria, cuando una inspección a su cargo determine que el mismo no se encuentra en condiciones de prestar el servicio a su cargo en condiciones de seguridad, y exigir en los casos en que el correspondiente sumario determine la peligrosidad de una infracción o la responsabilidad del empleador o su inhabilidad, su separación definitiva del cargo que venía desempeñando y de cualquier otro que guarde relación con la seguridad.
- h) Resolver los conflictos que puedan plantearse entre la sociedad Operadora Ferroviaria de Buenos Aires Sociedad Anónima y las empresas concesionarias y/o empresas operadoras del servicio de transporte ferroviario.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 11: El Poder Ejecutivo Provincial aprobará los Estatutos Sociales de la sociedad creada por esta ley, con sujeción a las pautas previstas en ella, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de estas, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio de Transporte.

ARTICULO 12: A los fines de esta ley, el Poder Ejecutivo Provincial podrá realizar las adecuaciones necesarias en las competencias de control y fiscalización del sistema de transporte automotor; marítimo, fluvial y lacustre; ferroviario y ferroportuario, a cargo del Ministerio de Transporte, y proponer a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o del organismo que en el futuro lo reemplace la elaboración de un convenio de armonización al mismo efecto.

ARTICULO 13: El Poder Ejecutivo Provincial reglamentará e instrumentará dentro del plazo de ciento ochenta (180) días la puesta en vigencia de las sociedades creadas por el artículo 2º: de esta ley. Asimismo, adecuará las estructuras organizativas de los organismos involucrados en esta ley.

ARTICULO 14: El Poder Ejecutivo Provincial estará facultado para readecuar la estructura societaria al momento de constitución de esta sociedad, sustituyendo el tipo societario de Sociedad Anónima por el de Sociedad Anónima con Participación Estatal Mayoritaria, instrumentando las adecuaciones necesarias en su régimen, estatuto y reglamento de la forma más aproximada al régimen de derecho privado que esta ley promueve para ella, únicamente en el caso de que la instrumentación y constitución con la participación e inversión del sector privado en esta sociedad resulte infructuosa. Para ello, dispone de plazo improrrogable de un año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, a partir del cual deberá materializar la constitución y puesta en marcha de la misma.

ARTÍCULO 15: El Poder Ejecutivo Provincial efectuará las adecuaciones presupuestarias pertinentes a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en esta ley.

ARTICULO 16: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

-

El presente proyecto tiene por objeto dar una respuesta eficaz a la problemática de la logística y el transporte de bienes y personas. Los y las Bonaerenses requieren de un servicio ferroviario que satisfaga las necesidades tanto de movilidad ciudadana, como de transporte de mercancías, para lo cual se ha concebido el presente plan de acción, atendiendo a la coyuntura política que atravesamos en la actualidad.

Es que, el Poder Ejecutivo Nacional ha anunciado abiertamente que en los meses próximos su intención es privatizar, e incluso cerrar, distintos ramales ferroviarios, con el único fin de reducir el gasto público, desatendiendo las necesidades reales de la población. Como consecuencia de ello, es que la soberana Provincia de Buenos Aires ha tomado cartas en el asunto, sensibilizándose ante la necesidad de los y las Bonaerenses, e impulsando desde el seno de la CGT, un proyecto que les brinde cobijo ante el desamparo del gobierno nacional.

En ese orden de ideas, la legislatura provincial asume el desafío que plantea el DNU 526/2024 del presidente de la Nación, en el cual se invita a las provincias a hacerse cargo de los servicios ferroviarios sujetos a privatización. Así, nace entonces este proyecto de ley, que crea una Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires, con el objeto de brindar la continuidad de determinados servicios ferroviarios existentes, y aún la implementación de otros nuevos, que atiendan a las necesidades de transporte y crecimiento de la población y de la matriz productiva provincial, con miras a operar tanto en el propio territorio provincial como en el Nacional e Internacional.

Argentina cuenta con dos elementos claves, que moldearon su desarrollo en materia ferroviaria. El primero de ellos es su particular organización constitucional, republicana y federal, que representó un desafío en su momento para la creación de los ferrocarriles, por cuanto la traza ferroviaria abarcaba un amplio territorio con ingentes cantidades de municipios y provincias. A raíz de ello, tanto la doctrina como la Corte Suprema de Justicia de la Nación se han ocupado del tema.

Es entonces fundamental remarcar ciertos principios constitucionales que rigen la organización del estado argentino. En este sentido, las provincias conservan todos los poderes inherentes a la soberanía del pueblo en su territorio, excepto aquellos expresamente delegados al gobierno general (artículo 121 CN). A su turno, la Nación ejerce sus facultades propias, y las concurrentes con las provincias. Es en este último caso que, en el ejercicio de facultades concurrentes entre Nación y Provincias, opera la cláusula de supremacía constitucional otorgando prelación a las facultades del poder central, debido a que, entre otras cosas, ello garantiza el bienestar general de las provincias; ello lo establece la Constitución Nacional en su artículo 31. Por otra parte, en nuestra materia, del artículo 75 incisos 13 y 18 surgen que es facultad del Congreso Nacional “Reglar el comercio con las naciones extranjeras, y de las provincias entre sí” y “... la construcción de ferrocarriles... por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.”

Sin embargo, no es menos cierto que el art. 125 de la Constitución Nacional establece que, “Las provincias pueden ... promover su industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad provincial, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de sus ríos, por leyes protectoras de estos fines, y con sus recursos propios.

Las provincias y la ciudad de Buenos Aires pueden conservar organismos de seguridad social para los empleados públicos y los profesionales; y promover el progreso económico, el desarrollo humano, la generación de empleo, la educación, la ciencia, el conocimiento y la cultura.” (énfasis añadido)

En este sentido, fue llevada a cabo en su momento la creación de ferrocarriles por parte de la provincia de Buenos Aires. Desde sus inicios, se dio impulso a la construcción de los distintos ramales,

utilizando tanto capitales provinciales, como mediante la inversión privada. Tales inversiones fueron grandes desembolsos de dinero que fueron fundamentales para el crecimiento de la matriz productiva y el tejido social de las ciudades y pueblos bonaerenses. Lo destacable de todo ello es que, si bien podría la provincia plantear un esquema de creación de líneas ferroviarias, esto no es el objetivo de la presente propuesta. Hoy, este proyecto de ley se encuentra lejos de fomentar una tarea tan difícil y onerosa como la creación de nuevas líneas férreas. En su lugar, promueve un plan asequible, alcanzable y operativamente realizable, como es la puesta en funcionamiento de una Operadora Ferroviaria. En suma, ello significa que no implica la construcción en sentido estricto de nueva infraestructura, sino más bien el aprovechamiento de la existente, de conformidad con el ordenamiento jurídico actual.

Por otra parte, la ley General de Ferrocarriles Nacionales 2873 establece en sus artículos 3° y 4° el régimen de los tipos de ferrocarriles. Del juego armónico del articulado de la ley, surge claramente que el ordenamiento jurídico prevé la posibilidad de construir o autorizar ferrocarriles provinciales. Ello, de la mano del principio que establece “quien puede lo más, puede lo menos”, conlleva la posibilidad de que la provincia de Buenos Aires constituya una Operadora Ferroviaria Provincial. A su turno, la autoridad de aplicación en materia ferroviaria (CNRT) establece los requisitos para aquellos entes que pretendan operar como prestadores del servicio ferroviario. En este sentido, se dota a la Entidad creada por el presente proyecto, de los elementos necesarios para cubrir los requisitos para obtener la autorización de la autoridad de aplicación en la materia.

A su turno, a nivel nacional se encuentra vigente y reglamentada la ley N° 27.132 de Open Access, que modifica sensiblemente el esquema de desarrollo de la industria, aunque de implementación pendiente. No obstante, el presente proyecto de ley contempla la posibilidad de que la Sociedad Operadora Ferroviaria de Buenos Aires tenga un margen de actuación versátil, adaptándose tanto al nuevo esquema que plantea la mentada ley, como el aún utilizado régimen de concesiones.

En cuanto al ordenamiento territorial de la Provincia de Buenos Aires, es preciso remarcar que la traza ferroviaria fue históricamente la forma en que se interconectó el territorio. A la vera de las vías y estaciones de trenes se fundaron los pueblos bonaerenses, que encontraban en el ferrocarril la fuente principal de interconexión con las demás localidades tanto para personas como mercancías. Los trenes son, sin dudas, condición necesaria para paliar el problema de la alta concentración urbana. Tal es así, que la ausencia de servicios que interconecten las localidades de la provincia entre sí y con las grandes urbes, condiciona a las familias a quedar sujetas a un mercado inmobiliario limitado y oneroso, enfocado únicamente en las grandes ciudades, porque no existe una forma asequible de moverse desde la periferia hacia la ciudad, en donde se encuentran los puestos de trabajo.

Sin embargo, la revolución tecnológica en la que vivimos permite pensar en una dinámica progresiva de reordenamiento poblacional en el territorio. La irrupción cada vez mayor del trabajo a distancia, abre un abanico de posibilidades en el que las personas pueden plantar su proyecto de vida en las localidades del interior de la Provincia, accediendo a viviendas de mejor calidad y menor costo en comparación con las que accederían en una gran urbe. Sin embargo, la falta de conectividad por tren de tales localidades mediterráneas sigue siendo un condicionante que, de establecerse esta Sociedad Operadora Ferroviaria de Buenos Aires, sería progresivamente subsanado.

A ello, se suma el beneficioso efecto de descongestión vial. La saturación de las rutas se ha convertido en un flagelo para los Bonaerenses, debido a la alta tasa de accidentes y muertes que suceden cada vez con mayor frecuencia e intensidad. El aspecto social, de hecho, va acompañado por uno de fuerte tinte económico. La actividad de los distintos modos de transporte en el mundo se plantea en un esquema complementario, y no competitivo. La armónica coexistencia de los modos de transporte en el esquema multimodal e intermodal anula las principales objeciones respecto del fomento del ferrocarril. Es decir, debido a la complementariedad que es posible entre los modos: marítimo, fluvial y lacustre; carretero y el modo ferroviario, se puede operar sin alterar la oferta de puestos de trabajo existentes. Es más, el transporte de los camiones sobre una formación ferroviaria para la media y larga distancia, no reduce los puestos de trabajo; disminuye la carga laboral de jornada extendida; descongestiona la red vial; disminuye el impacto ambiental; minimiza la siniestralidad respecto de los aseguradores; reduce significativamente los costos externos de la logística a cargo de la provincia, como el mantenimiento de rutas; ofrece a la par del transporte de mercancías, un transporte de pasajeros, gracias a los trenes mixtos (que transportan pasajeros y cargas); reduce sensiblemente los costos de logística que son trasladados al consumidor final; implica el desarrollo de nodos logísticos en las distintas localidades bonaerenses, fomentando puestos de trabajo de baja, media y alta capacitación.

Aunado a ello, la sostenida política llevada adelante en la Provincia de Buenos Aires incluye como actores principales del comercio en su territorio, a las pequeñas y medianas empresas tanto industriales como agropecuarias, entre otros rubros. La Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires es el medio adecuado para garantizar la movilidad de la mercancía en el territorio bonaerense, especialmente con las conexiones a puerto. Ello sería la piedra angular para complementar el esquema de crecimiento, permitiendo a las PYMES pensar en importar y exportar mercancías desde los puertos bonaerenses, mediante este ferrocarril. Para ello, se prevé la adecuada sistematización de nodos logísticos en los que se realice la carga y descarga de importantes volúmenes de mercancías. A ese fin, brindaría asistencia profesional en materia comercial, de modo que exista por parte de la Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires un abanico de soluciones para el crecimiento de la matriz productiva Provincial.

El esquema ferroviario actual, fue desarrollado con un devenir histórico que se enfocó únicamente en los grandes productores, los cuales sin dudas son fundamentales para la economía local y nacional. No obstante, el proyecto contempla la inclusión del sector PYME, que resulta ser el principal potencial de la Provincia de Buenos Aires. El posible crecimiento, por una parte, y la gran dispersión de PYMES en el territorio, por otro, son factores que llevan a la conclusión de que, promoviendo su crecimiento, se multiplicarán las fuentes laborales con una alta desconcentración territorial. De ese modo, no sólo se fomenta el crecimiento del sector privado, sino que se crean oportunidades laborales en cada localidad del suelo bonaerense, representando una esperanza para todos los vecinos que sueñan con desarrollar su proyecto de vida en el sitio que aman, y no verse forzados a migrar internamente a las grandes urbes. Lo propio ocurre con puntos clave, como el astillero Río Santiago, donde resultaría sumamente beneficioso implementar un servicio ferroviario que facilite la logística de materia prima, y de personas.

A ello se suma la potencialidad de interconectar mediante ferrocarril, la zona núcleo con los puertos bonaerenses. Es destacable el volumen de mercancías que transitan desde dicho territorio, y por ello es crucial que la propia provincia brinde una alternativa para esos mercados, mediante la conexión a puertos

bonaerenses a través de líneas ferroviarias. De hecho, existen sendas conexiones por ferrocarril que pueden interconectar con el territorio Bonaerense y el resto del país y el continente, los puertos de Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata, San Nicolás, La Plata, Dock Sud, Rosales.

A su turno, es inescindible el ferrocarril del Canal de Magdalena, pieza clave del comercio de nuestra provincia que repercute en todos los puertos mencionados. Es que, el presente proyecto pretende brindar un apoyo logístico, que logre la descongestión de los puertos mencionados, aumentando el volumen diario que puede manejar cada plaza, gracias al mayor giro de mercancías conseguido por la rápida descongestión que implica el modo ferroviario. El impulso de este frente en materia logística produce una sinergia que aumenta significativamente el valor tanto de la propia operatoria portuaria, como del transporte terrestre en general.

La red ferroviaria Bonaerense se encuentra a la sombra de una amenaza, que en ciertos casos se materializó efectivamente en un daño actual, pues se ha perjudicado a los vecinos del interior del territorio Provincial. Tal es el caso de las personas que perdieron el transporte ferroviario que conecta Bahía Blanca con la Capital Federal. Lo mismo ocurre con ramales como Bolívar, Junín, San Nicolás, o Tandil. Esos casos emblemáticos, son algunos de los problemas que se pretende solucionar con la implementación del ente creado a partir de este proyecto de ley: soluciones reales para problemas reales de los ciudadanos. Para ello, la actividad de la empresa propuesta incluye, pero no se limita a plantear un esquema de operación que reestablezca los servicios que se perdieron por una mera decisión de política, sin una razón técnica válida.

Es por ello por lo que, de cara a la estructuración de la empresa, la técnica elegida es esencialmente la de una Sociedad Anónima. Ello responde a diversas razones: la necesidad de que la empresa se desenvuelva en condiciones de competitividad, equivalentes a las del resto de las operadoras; la posibilidad de dar ingreso a capitales privados, que inviertan en la operadora en condiciones de mercado; la necesidad de imparcialidad para la toma de decisiones, que no se encuentren supeditadas a las decisiones políticas -las que encuentran su articulación, mediante las autoridades de aplicación y no en el seno del directorio-, sino a las estrictamente negociales de la sociedad; la efectiva posibilidad de captar clientes en paridad de condiciones de contratación, sin estar sujeta al régimen de contrataciones públicas; la efectiva capacidad de relacionarse con proveedores y empresas en el marco del derecho privado, para la adquisición de bienes y servicios necesarios para el desarrollo de su objeto.

No obstante lo antes descripto, está incluida en la técnica legislativa del proyecto la posibilidad de articular el tipo societario del ente, como SAPEM. En este sentido, la ley 19.550 establece en su título VI las diferencias que resultan aplicables en caso de resultar procedente este tipo societario, a las que se apegará su estatuto. De ello deriva el hecho de que el proyecto se articule íntegramente sobre las disposiciones de las Sociedades Anónimas, pues éstas son aplicables también para el caso de que sea efectivamente constituida como SAPEM, con las salvedades mencionadas.

Por lo expuesto, consideramos que la aprobación del presente proyecto será una respuesta eficaz y eficiente para los problemas que asolan a los bonaerenses, y una forma de evitar la profundización del deterioro tanto de la sociedad en general, como de la matriz productiva en particular, contrarrestando la degradación e incentivando el crecimiento exponencial.

