



EMERGENCIA PÚBLICA EN MATERIA FERROVIARIA

Decreto 526/2024

DECTO-2024-526-APN-PTE - Reglamentación.

Ciudad de Buenos Aires, 12/06/2024

VISTO el Expediente N° EX-2024-54050227-APN-DGD#MTR, las Leyes Nros. 2873, 23.966, 26.122, 26.352 y 27.132, los Decretos Nros. 90.325 del 12 de septiembre de 1936, 1144 del 14 de junio de 1991, 532 del 27 de marzo de 1992, 994 del 18 de junio de 1992, 1168 del 10 de julio de 1992, 2681 del 29 de diciembre de 1992, 1774 del 23 de agosto de 1993, 2608 del 22 de diciembre de 1993, 430 del 22 de marzo de 1994, 1388 del 29 de noviembre de 1996, 976 del 31 de julio de 2001, 566 del 21 de mayo de 2013, 1661 del 12 de agosto de 2015, 28 del 10 de enero de 2018, 301 del 13 de abril de 2018, 1027 del 7 de noviembre de 2018, 194 del 18 de abril de 2022, 70 del 20 de diciembre de 2023, 19 del 4 de enero de 2024 y 215 del 1° de marzo de 2024, la Resolución del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 127 del 10 de marzo de 2023, y

CONSIDERANDO:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, creado por el Decreto N° 1388/96 y su modificadorio N° 1661/15, es responsable de la fiscalización de las actividades de los concesionarios y operadores ferroviarios de pasajeros y cargas.

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





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

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

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

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

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

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

Que, además, la ecuación económica de las empresas del sector se ha visto, en los últimos años, fuertemente afectada por la combinación de factores, que no solo han puesto en serio riesgo la calidad del servicio, sino que avanza peligrosamente sobre las fuentes de trabajo y las condiciones laborales, hasta poner en riesgo la mínima rentabilidad que haga viable el sustento de la actividad misma.

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

Que, asimismo, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE indicó en sus informes que "Tanto las obligaciones contractuales de los concesionarios aún existentes, como los mandatos dados a las empresas estatales de administración y operación, se enmarcan en un bloque normativo desactualizado



conformado por normas técnicas y reglamentos técnico-operativos, cuyos límites, criterios y gestión interpelan en forma permanente a su interpretación.”

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

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

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

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

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

Que las situaciones descriptas atentan contra el bien común y afectan los derechos constitucionales de los usuarios del sistema ferroviario por lo tanto la situación exigió la adopción de medidas urgentes que no admitieron dilación.

Que, por los motivos expuestos y en el marco normativo reseñado, se declaró la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses.

Que en dicho marco corresponde entonces tomar una serie de medidas a fin de gestionar la mentada emergencia.

Que así corresponde designar como Autoridad de Aplicación de la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional declarada, a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, la que podrá dictar las normas complementarias y operativas que fueran necesarias a los fines de procurar el seguimiento, implementación y/o mejor cumplimiento de las medidas que en ese marco se establezcan.

Que además resulta pertinente determinar que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA establezca un Plan de Acción que será implementado y ejecutado por las empresas FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS



FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, conforme sus respectivos regímenes regulatorios, los que deberán ajustarse, de ser necesario, para garantizar la celeridad y eficacia del Plan de Acción. Dicho Plan de Acción, a criterio de dicha Secretaría, podrá ser luego modificado y/o ampliado para ajustarlo a la dinámica presupuestaria mientras dure la emergencia declarada.

Que, en el marco de la mencionada emergencia, es menester también adoptar medidas respecto a las contrataciones en trámite y en curso de ejecución que permitan reformular los planes, proyectos y programas de obras para adecuarlos a la realidad económica y financiera existente y a las urgentes necesidades y prioridades que demanda la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Que de acuerdo con ello, corresponde facultar a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, a FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, a ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, a OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, a BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, y a DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA a dejar sin efecto los procedimientos de contratación que no se encontrasen perfeccionados y las contrataciones que no tuvieran principio de ejecución, como así también a disponer por razones de emergencia la renegociación o en su caso rescisión de los contratos de cualquier tipo. Asimismo, podrán renegociar deuda vencida, al 31 de diciembre de 2023, tanto de contratos vigentes como de los ya finalizados.

Que teniendo en consideración la delicada coyuntura en la que se encuentra inmersa la operación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros, es menester determinar que OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO diseñe un plan de adecuación de frecuencias y/o servicios de transporte urbano, regional y/o de larga distancia acorde a los términos de la emergencia declarada.

Que asimismo corresponde que la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA adecue, de resultar necesario, las frecuencias respecto de los contratos de concesión suscritos con METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, pudiendo, en consecuencia, efectuar las modificaciones necesarias para ajustar las cuentas de explotación de los servicios ferroviarios.

Que también, corresponde autorizar a dicha Secretaría a realizar actos transaccionales y/o compensaciones en el marco de la liquidación final de las concesiones que a la fecha de finalización de la emergencia declarada se encontrasen vencidas o próximas a su vencimiento, en los términos a establecer oportunamente.

Que también corresponde declarar sujetas a revisión integral todas las normas y procesos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad del Sistema Ferroviario Nacional, a fin de adecuarlas a las condiciones que presenta el sistema en la actualidad.

Que corresponde facultar a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, a FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, a ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, a OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, a



BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y a DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA a realizar las acciones conducentes para atraer inversiones, fomentar la participación de terceros y realizar los contratos necesarios para formalizar las mismas, sean públicos o privados, en la operación de los servicios de transporte y en la gestión de la infraestructura.

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

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

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

Que, en efecto, corresponde sustituir el artículo 2° del Decreto N° 301/18 y sus modificatorios para que los recursos integrados al Fideicomiso de Infraestructura de Transporte sean distribuidos, previa aplicación del descuento correspondiente a la reserva de liquidez, entre el SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL), el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU) y el SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER), a razón del CINCUENTA POR CIENTO (50 %), del TREINTA Y DOS CON CINCO DÉCIMAS POR CIENTO (32,5 %) y del DIECISIETE CON CINCO DÉCIMAS POR CIENTO (17,5 %), respectivamente.

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

Que por Decreto N° 215 del 1° de marzo de 2024 se designó al MINISTERIO DE ECONOMÍA como fiduciante en representación del ESTADO NACIONAL en todos los fondos fiduciarios integrados total o parcialmente con bienes y/o fondos del ESTADO NACIONAL, ejerciendo en ese carácter la dirección y conducción de dichos fondos fiduciarios.

Que el MINISTERIO DE ECONOMÍA deberá suscribir en representación del ESTADO NACIONAL -en su carácter de fiduciante- y juntamente con el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA -en su carácter de fiduciario- todas aquellas modificaciones que resulten necesarias a los efectos de instrumentar las medidas dispuestas en el presente decreto en el Contrato del Fideicomiso creado por el Decreto N° 976/01.





Que, en tal sentido, a fin de fortalecer la sostenibilidad del Sistema Ferroviario Nacional deviene necesario derogar el Decreto N° 194/22.

Que además corresponde establecer que las medidas dispuestas por el presente decreto quedarán exceptuadas de la aplicación del Decreto N° 19/24, o norma de similar tenor que en un futuro lo reemplace.

Que finalmente resulta conveniente autorizar a FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, a disponer en coordinación con la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA y con acuerdo de ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, y de DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, según corresponda, las acciones para la reorganización empresarial que resulten pertinentes a los efectos de revertir la situación de emergencia declarada.

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

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

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

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Designase como Autoridad de Aplicación de la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional declarada, a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, la que podrá dictar las normas complementarias y operativas que fueran necesarias a los fines de procurar el seguimiento, implementación y/o mejor cumplimiento de las medidas que en ese marco se establezcan.

ARTÍCULO 2°.- La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA establecerá un Plan de Acción que será implementado y ejecutado por las empresas FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, conforme sus respectivos regímenes regulatorios, los que deberán ajustarse, de ser necesario, para garantizar la celeridad y eficacia del Plan de Acción.

El Plan de Acción, a criterio de la Secretaría precitada, podrá ser luego modificado y/o ampliado para ajustarlo a la dinámica presupuestaria mientras dure la emergencia declarada.





ARTÍCULO 3°.- La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA podrán dejar sin efecto los procedimientos de contratación que no se encontrasen perfeccionados y las contrataciones que no tuvieran principio de ejecución, como así también disponer, por razones de emergencia, la renegociación o, en su caso, rescisión de los contratos de cualquier tipo, dentro de las pautas establecidas por el presente decreto. Las empresas y organismos referidos quedan facultados también para renegociar las deudas vencidas al 31 de diciembre de 2023, tanto de contrataciones vigentes como finalizadas.

A los efectos de este artículo se consideran configuradas las causales de fuerza mayor, cualquiera sea el tipo jurídico del ente contratante.

ARTÍCULO 4°.- La renegociación de los contratos aludidos en el artículo 3° del presente solo procederá en aquellos casos en que sea posible la continuación de la obra o la ejecución del contrato, previo acuerdo entre comitente o contratante y contratista que se inspire en el principio del sacrificio compartido por ambas partes.

Estos acuerdos deberán contemplar las siguientes condiciones mínimas:

- a. Adecuación del plan de trabajos a las condiciones de disponibilidad de fondos del comitente o contratante;
- b. Refinanciación de la deuda en mora a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto;
- c. Adecuación del proyecto respectivo a las necesidades de ahorro efectivo de recursos cuando aquello resulte técnicamente posible.

ARTÍCULO 5°.- OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO diseñará un plan de adecuación de frecuencias y/o servicios de transporte urbano, regional y/o de larga distancia acorde a los términos de la emergencia declarada.

ARTÍCULO 6°.- La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA adecuará, de resultar necesario, las frecuencias respecto de los contratos de concesión suscritos con METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, pudiendo, en consecuencia, efectuar las modificaciones necesarias para ajustar las cuentas de explotación de los servicios ferroviarios.

ARTÍCULO 7°.- Autorízase a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA a realizar actos transaccionales y/o compensaciones en el marco de la liquidación final de los Contratos de Concesión aprobados por los Decretos Nros. 1144 del 14 de junio de 1991, 994 del 18 de junio de 1992, 2681 del 29 de diciembre de 1992, 2608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994 y los suscriptos con las provincias en el marco de los Decretos Nros. 532 del 27 de marzo de 1992 y 1168 del 10 de julio de 1992.





ARTÍCULO 8°.- Decláranse sujetas a revisión integral todas las normas y procesos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad del Sistema Ferroviario Nacional, a fin de adecuarlas a las condiciones que presenta el Sistema en la actualidad.

ARTÍCULO 9°.- Facúltase a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, a FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, a ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, a OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, a BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y a DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA a realizar las acciones conducentes para atraer inversiones, fomentar la participación de terceros y suscribir los contratos necesarios para formalizar las mismas, sean públicos o privados, en la operación de los servicios de transporte y en la gestión de la infraestructura.

Estos contratos continuarán en ejecución, y gozarán de plena vigencia sin sufrir modificaciones, aunque se modifique la forma societaria de dichas empresas, cualquiera sea su causa y/o se modifique su composición accionaria, hasta el vencimiento y/o extinción de los mismos.

La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA realizará la coordinación y monitoreo de las acciones implementadas conforme lo establecido en el párrafo precedente.

ARTÍCULO 10.- FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, deberá disponer, en coordinación con la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA y con acuerdo de ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, de BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y de DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, según corresponda, las acciones para la reorganización empresarial que resulten pertinentes a los efectos de revertir la situación de emergencia declarada.

ARTÍCULO 11.- Derógase el Decreto N° 194 del 18 de abril de 2022.

ARTÍCULO 12.- Sustitúyese el artículo 2° del Decreto N° 301/18 y sus modificatorios, por el siguiente:

“ARTÍCULO 2°.- Los recursos integrados al Fideicomiso creado por el Decreto N° 976/01 de conformidad con el artículo 19, inciso f) del Título III - IMPUESTOS SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL DIÓXIDO DE CARBONO de la Ley N° 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias serán distribuidos de la siguiente manera, previa aplicación del descuento correspondiente a la reserva de liquidez según lo establecido en el artículo 1° del presente decreto:

- a. El CINCUENTA POR CIENTO (50 %) al SISTEMA VIAL INTEGRADO (SISVIAL).
- b. El TREINTA Y DOS CON CINCO DÉCIMAS POR CIENTO (32,5 %) al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (SISTAU).



c. EI DIECISIETE CON CINCO DÉCIMAS POR CIENTO (17,5%) al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER).”

ARTÍCULO 13.- A los fines de lo establecido en el presente decreto, no serán de aplicación las disposiciones del Decreto N° 19 del 4 de enero de 2024.

ARTÍCULO 14.- El presente decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 15.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

MILEI - Guillermo Francos - Luis Andres Caputo

e. 13/06/2024 N° 38169/24 v. 13/06/2024

Fecha de publicación 08/08/2025

