



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY:

REFORMA DE LA LEY 13242

ARTÍCULO 1 - Modifícase los artículos 1, 2, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 18 y 20 de la ley 13242 Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino, los cuales quedan redactados de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 1.- La presente ley tiene como objeto la recuperación del Servicio Ferroviario en la Provincia. A tal fin se crea la “Empresa Ferrocarriles de Santa Fe Sociedad del Estado” (EFESA) con el objeto de prestar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en el territorio de la Provincia.

ARTÍCULO 2.- La Empresa de Ferrocarriles de Santa Fe se regirá por la Ley Nacional 20705 de Sociedades del Estado, más las disposiciones que pudieran corresponder según lo normado por la Ley Nacional 19550 (Texto ordenado en 1984) y sus modificatorias, y por las disposiciones de la presente Ley.

ARTÍCULO 5.- Se autoriza al Poder Ejecutivo a realizar las adecuaciones presupuestarias para suscribir e integrar el capital social de la Empresa de Ferrocarriles de Santa Fe Sociedad del Estado.

ARTÍCULO 8.- Se establece que los derechos derivados de la titularidad de los certificados de la sociedad que se crea EN el Artículo 1, serán ejercidos por el Poder Ejecutivo Provincial.

ARTÍCULO 9.- Facultar al Poder Ejecutivo Provincial a gestionar la incorporación de bienes no asignados y los permisos de uso y servidumbres de bienes muebles e inmuebles correspondientes al cumplimiento del objeto de la empresa que se crea mediante la presente ley, ante los organismos



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

nacionales que correspondan, acordando con concesionarias que pudieran tener bajo su cargo algunas o todas las instalaciones ferroviarias necesarias para la prestación de los servicios de pasajeros y de cargas previstos o a disponer en el futuro. Una vez otorgadas las autorizaciones pertinentes, el Poder Ejecutivo Provincial delegará a EFESA la prestación de los servicios ferroviarios previstos según las modalidades que se dispongan en los respectivos reglamentos y resoluciones.

ARTÍCULO 11.- Se autoriza expresamente a EFESA a celebrar contratos de fideicomiso de garantía y administración con bancos de cobertura nacional, debidamente acreditados y mediante concurso de antecedentes y licitación pública, para posibilitar el fácil acceso de la misma a la financiación necesaria para su equipamiento.

ARTÍCULO 12.- Eximir a EFESA del pago de todo impuesto o gravamen provincial durante la duración de la Sociedad, como modo de fomentar el sostenimiento de la empresa y la consiguiente prestación del servicio público de transporte.

ARTÍCULO 13.- El objeto social de EFESA será la prestación del servicio metropolitano e interurbano de transporte de pasajeros mediante vehículos ferroviarios y/o tranviarios exclusivamente, a través de las redes de trocha ancha y/o de trocha métrica, y/o de otra trocha que pudiese implementarse en el futuro por sí o por cuenta de terceros; como así también la prestación del servicio de cargas en el ámbito de la Provincia de Santa Fe y otras provincias argentinas.

Para el cumplimiento de su objeto, la empresa tendrá plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y celebrar todos los actos admisibles por las leyes. Podrá asociarse con personas jurídicas de carácter público o privado domiciliadas en el país o en el exterior dentro de los límites establecidos por su Estatuto Social, y realizar cualquier operación financiera, con exclusión de las reservadas por la Ley 21526 a las entidades especialmente autorizadas al efecto. La responsabilidad del Tesoro Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

de Santa Fe se limitará a su aporte o participación en el capital de esta sociedad.

ARTÍCULO 14.- Disponer que EFESA podrá prestar los siguientes servicios ferroviarios metropolitanos e interurbanos de pasajeros, sin perjuicio de otras líneas o secciones que por sus implicancias sociales o económicas, sean de vital importancia para rehabilitar o construir en el futuro:

SERVICIOS DE FOMENTO

Línea General Belgrano:

VERA - Ogilvie - Garabato - Intiyaco - Golondrina - Cañada Ombú - LOS AMORES.

SANTA FE - Guadalupe - Ángel Gallardo - Monte Vera - Arroyo Aguiar - Constituyentes - Laguna Paiva - Cayastacito - Naré - SAN JUSTO - Rincón del Quebracho - Petronila - Villa Saralegui - María Eugenia - Lucila - Ñanducita - San Cristóbal - Huanqueros - Las Avispas - Esteban Rams - Campo Garay - Logroño - Tostado - Antonio Pini - Pozo Borrado - Fortín Atahualpa - Villa Minetti - Padre Pedro Iturralde - Santa Margarita - EL NOCHERO.

RAFAELA - Pilar - Esperanza - SANTA FE

SARMIENTO - Hipatía - Progreso - Cululú - LAGUNA PAIVA

SERVICIOS LOCALES

Línea General Belgrano:

SANTA FE - Guadalupe - Ángel Gallardo - Monte Vera - Arroyo Aguiar - Constituyentes - Laguna Paiva - Cayastacito - Naré - San Justo - Villa Saralegui - Eugenia - Ñanducita - SAN CRISTÓBAL.

SANTA FE (Estación General Mitre) - Santo Tomé - Sauce Viejo - Coronda - Desvío Arijón - Arocena - San Fabián - Barrancas - Monje - Maciel - Oliveros - Timbúes - Puierto General San Martín - Pino de San Lorenzo - Fray Luis Beltrán - Capitán Bermúdez - ROSARIO OESTE / ROSARIO NORTE.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

GENERAL GELLY - Cañada Rica - Sargento Cabral - La Vanguardia -
Uranga - Coronel Domínguez - La Carolina - Villa Diego - ROSARIO /
CENTRAL CÓRDOBA (ROSARIO)/ROSARIO OESTE.

Línea General Mitre:

BOUQUET - Las Rosas - La California - Las Parejas - CAÑADA DE GÓMEZ -
Correa - Carcarañá - San Jerónimo Sud - Roldán - Funes - ROSARIO
NORTE.

FIRMAT - Villada - Chabás - Sanford - CASILDA - Pujato - Zavalla - Pérez -
Apeadero Av. Circunvalación - Barrio Vila - Apeadero AV. Córdoba - Ludueña
- Parada Cruce Alberdi - ROSARIO NORTE.

VILLA CONSTITUCIÓN - Empalme Villa Constitución - Rueda - Godoy -
Cepeda - Santa Teresa - Máximo Paz - Alcorta - Carreras - MELINCUÉ.

SERODINO - Clarke - Díaz - Casalegno - Bernardo de Irigoyen - GÁLVEZ.

SERVICIOS METROPOLITANOS:

Línea General Belgrano:

CORONDA - Sauce Viejo - Santo Tomé - SANTA FE (Estación General
Mitre).

LAGUNA PAIVA - Apeadero Km. 35 - Constituyentes - Apeadero Yamandú -
Apeadero Km. 28 - Arroyo Aguiar - Apeadero Arroyo Leyes - Apeadero
Ascochinga - Apeadero Setúbal - Monte Vera - Apeadero Pompeya - Ángel
Gallardo - Apeadero Km. 9 - Guadalupe - SANTA FE.

SANTO TOMÉ- Santa Fe (paradas urbanas de determinar) - Apeadero km 4 -
Apeadero km 5 - Guadalupe - Apeadero km 9 - Angel Gallardo - Apeadero
Pompeya - Monte Vera - Apeadero Setúbal - Apeadero Ascochinga -
Apeadero Arroyo Leyes - Arroyo Aguiar - Apeadero km 28 - Apeadero
Yamandú - Constituyentes - Apeadero km 35 - Laguna Paiva - SAN JAVIER.

Línea General Mitre:

PUERTO GENERAL SAN MARTÍN (Estación CERANA) - San Lorenzo - Fray
Luis Beltrán - Capitán Bermúdez - Granadero Baigorria - ROSARIO NORTE.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

THEOBALD – Empalme Villa Constitución – Pavón – Fighiera – Arroyo Seco – General Lagos – Alvear – Coronel Aguirre – ROSARIO SUR.

VILLA CONSTITUCIÓN - Empalme Villa Constitución – Pavón – Fighiera – Arroyo Seco – General Lagos – Alvear – Coronel Aguirre – ROSARIO SUR - Bv. Oroño - Barrio Acindar - Cabin 9 - Ludueña - Parada Cruce Alberdi(inversión sentido de marcha) - Juan José Paso - Av. Sorrento - Sarratea - Av. de Circunvalación - Granadero Baigorria - Apeadero 319 - San Lorenzo Sur - San Lorenzo Norte - Aldao - Andino - SERODINO.

ROSARIO NORTE – Ludueña – Cabin 9 – Barrio Acíndar – ROSARIO SUR – Coronel Aguirre – Villa Diego – ROSARIO PUERTO.

Será motivo de estudio y gestión, el posible restablecimiento de los respectivos ingresos ferroviarios a las estaciones GENERAL MITRE (en la ciudad de Santa Fe) y ROSARIO CENTRAL (en la ciudad de Rosario), con el propósito de mejorar la accesibilidad de los usuarios a los núcleos céntricos socio-comerciales de cada jurisdicción. Asimismo, se realizarán las gestiones para la preservación y reserva de uso de los actuales ramales de atravesamiento urbano de las ciudades de la provincia una vez que ésta sean desafectados del tráfico de cargas.

ARTÍCULO 15.- Disponer que EFESA quedará facultada para prestar servicios ferroviarios de carga en todos los ramales establecidos o a establecerse.

ARTÍCULO 18.- Se deberá contar con un Comité Asesor integrado por diez miembros, designados por las Municipalidades y Comunas en donde preste servicios La Empresa, garantizando una equitativa representación territorial y política. Este comité se reunirá con carácter voluntario y honorario en las sedes de EFESA o mediante reuniones remotas con una frecuencia cuanto menos trimestral, en donde se acercarán inquietudes, opiniones, críticas y sugerencias acerca de las prestaciones brindadas y los proyectos en estudio.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

El funcionamiento del Comité será detallado en un reglamento que oportunamente redactará el directorio de La Empresa.

ARTÍCULO 20.- Una vez conformada EFESA, procederá al dictado del Estatuto Social, el cual deberá ser aprobado por los organismos de contralor correspondientes y puesto ad referéndum de la Legislatura de la Provincia de Santa Fe; debiendo contener como mínimo, las premisas impuestas en el articulado de la presente ley”.

ARTÍCULO 2 - Modifícanse las cláusulas transitorias PRIMERA Y SEGUNDA de la Ley 13242 Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino, las cuales quedan redactadas de la siguiente manera:

CLÁUSULAS TRANSITORIAS

PRIMERA: El Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe, creará y pondrá en funciones la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria (UEGF) dependiente de la Secretaría de Transporte de la Provincia.

SEGUNDA: Alcances. La UEGF tendrá por objeto la reglamentación de la presente ley y su puesta en vigencia. También le corresponderá la redacción del Estatuto Social de EFESA, y la gestión de su revisión y su aprobación ante los organismos legales y técnicos que pudieran tener incumbencia.

En tanto ello ocurra, será la encargada de coordinar convenios pre-existentes y a suscribirse, relativos a proyectos y servicios ferroviarios en marcha o a poner en funcionamiento; así como a coordinar con los municipios y comunas las cesiones de convenios relativos al uso ferroviario de los bienes muebles e inmuebles. Gestionará aquellas partidas presupuestarias, subsidios, pagos de canon y toda otra función relacionada con su área de directa incumbencia.

Actuará en la planificación, trabajos de reparación, operación, y demás gestiones que permitan iniciar la prestación de los servicios previstos para EFESA o para otros proyectos ferroviarios, los cuales serán operados en



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

forma directa o por terceros, según disponga el Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe.

Las misiones y funciones descriptas en los párrafos precedentes serán delegadas a EFESA una vez que ésta se encuentre conformada y en funcionamiento.

ARTÍCULO 3 - Deróganse los artículos 7, 10, 16 y 17 de la Ley 13242 Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino.

ARTÍCULO 4 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Lucila De Ponti
Diputada Provincial



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

A doce años de sancionada la Ley Provincial 13242 Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino, consideramos necesario proponer algunas reformas al texto legal que son producto de las modificaciones operadas en el sistema de transporte ferroviario nacional y en el aprendizaje obtenido a partir de las experiencias realizadas por las operadoras ferroviarias en esta última década.

La ley provincial 13242, sancionada el 24 de noviembre del 2011 y publicada en el Boletín Oficial el 11 de enero de 2012, es una herramienta fundamental para avanzar en la construcción de un moderno sistema de transporte provincial que contemple servicios de calidad, costos accesibles a la población y un impacto favorable en el medio ambiente.

Consideramos conveniente citar algunos de los fundamentos que acompañaron al proyecto de la Ley 13242, que mantienen total vigencia al presente:

“Nuestro territorio posee casi 800 km. de largo, contando con una red férrea de trochas angosta y ancha sólo superado en extensión por la provincia de Buenos Aires”.

“A partir de 1961 se produjo una sistemática eliminación de servicios de cargas y de pasajeros con la consiguiente clausura de estaciones y ramales. Este proceso se acentuó a partir de 1977 a instancias de la dictadura militar que suprimió los servicios locales de pasajeros quedando solamente los de larga distancia operando sólo en algunos tramos”.

“La situación encontró un capítulo final en 1992 con la liquidación de Ferrocarriles Argentinos y el cese de las operaciones de trenes de pasajeros por parte del Estado Nacional. Si bien se ofreció a las provincias la posibilidad de continuar con las prestaciones y Santa Fe recibió un importante lote de material rodante y tractivo, las acciones tendientes a reactivar los servicios nunca se llevaron a cabo y ni siquiera se efectuó un



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

correcto contralor de los bienes entregados, por lo cual éstos, en su mayoría, retornaron a Capital Federal”.

“Todas las provincias fueron castigadas con estas medidas, y Santa Fe no fue la excepción; pero es sin dudas el Norte de Santa Fe el más damnificado por el exterminio perpetrado en el ferrocarril. Así pues, desapareció el tren El Chaqueño, entre Retiro y Resistencia, que alternadamente hacía su recorrido por Tostado o Vera, según los días de circulación. Otro servicio eliminado fue el coche motor entre Santa Fe y Añatuya, el cual pasaba por las localidades hoy aisladas de Villa Saralegui, Eugenia y Ñanducita”.

“En algunos casos, los trenes suprimidos fueron reemplazados parcialmente por el transporte automotor, con las lógicas limitaciones y mayores tarifas de éste; pero en otros, la falta de caminos pavimentados o alternativos hizo que a falta del tren, no hubiese otra vía de comunicación”.

“Muchas estaciones fueron saqueadas, así como también se perpetró el desmantelamiento de terraplenes, durmientes y rieles en varias secciones del Ferrocarril General Belgrano, sobre todo entre San Justo y Vera, en donde es fácil observar este despojo...”

“Un capítulo no menos importante, lo constituyen las fuentes de trabajo que se han perdido desde que se liquidara Ferrocarriles Argentinos. Además de quienes se desempeñaban en órganos administrativos y operativos a lo largo de la red, se hallaban quienes cumplían funciones en los talleres ferroviarios de San Cristóbal, Laguna Paiva, Pérez, Villa Diego y Rosario”.

“Algunos podrán manifestar su desacuerdo con este proyecto aduciendo la introducción de un nuevo factor de déficit al erario provincial. Ese concepto sería equivocado, ya que los países desarrollados, los que nunca desdeñaron al Riel, analizan al ferrocarril como “contabilidad social”; esto es, considerarlo como un bien tangible cuya desafectación resultaría más onerosa que su mantenimiento. Un ejemplo palmario de ello es el costo en vidas humanas en accidentes, pérdida de horas de trabajo y



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

demás factores negativos ocasionados por el uso de automotores y promoción de carreteras.”

En el año 2004 el gobierno nacional decidió reasumir la prestación de los servicios interurbanos de transporte ferroviario de pasajeros y dicta el Decreto 1261/2004 en el que dispone, entre otras medidas, que los servicios ferroviarios de pasajeros de carácter local a desarrollar en el interior de las provincias podrán ser prestados por los gobiernos provinciales en cuyos territorios se asienten los ramales ferroviarios tanto en los casos que se encuentren en actividad como aquellos que en el futuro se presenten para su habilitación ante la autoridad de aplicación.

En el año 2008 se sancionó la ley nacional 26352 de Reordenamiento Ferroviario, que estableció el marco institucional para el relanzamiento de una política ferroviaria activa en nuestro país, creando dos empresas del estado: la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE) y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE). Estas empresas, conjuntamente con la sociedad de capital estatal Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima creada en el 2013, fueron la base para el desarrollo del sistema ferroviario nacional en esta última década.

En el año 2015 se sancionó la ley nacional 27132 de “Política de Reactivación de los Ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios”, la que contiene aspectos de gran interés para el desarrollo ferroviario nacional y provincial, destacándose el establecimiento de la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros, medida que facilitará la operación de nuestra empresa provincial en la red localizada en nuestro territorio.

En Argentina, como en muchos otros países, la situación del transporte de pasajeros en todas las modalidades incluido el ferroviario, requiere de un fuerte apoyo estatal. Los subsidios son un componente esencial para poder sostener tarifas accesibles a la población. La necesidad



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

de subsidios ha puesto en tensión permanente la prestación de los servicios concesionados a empresas privadas, ya que se percibe una constante puja con el Estado para que garantice los recursos necesarios para equilibrar sus cuentas. Muchas empresas buscan reducir sus déficit ajustando en aspectos que impactan en la baja de la calidad de los servicios y/o en el mantenimiento de las unidades y en la seguridad de las prestaciones.

Una breve reseña del proceso experimentado en los últimos años en las concesiones de servicios de pasajeros nos demuestra la dificultad para el sostenimiento de estos servicios en manos de los actores privados.

Desde el año 1994 las líneas San Martín, Belgrano Sur y Roca fueron operadas por la empresa Metropolitano (consorcio de dos empresas privadas que las recibieron en concesión). Posteriormente el Estado revoca la concesión de la línea San Martín mediante el decreto 7981 del Poder Ejecutivo Nacional de 2004 por incumplimiento del contrato y protestas de usuarios por el mal estado del ramal. En el caso de los ferrocarriles Roca y Belgrano Sur también se revoca la concesión mediante los decretos 5912 y 5923 de 2007, apelando a similares argumentos que en la línea San Martín.

El 7 de enero de 2005 se crea UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia) la cual fue formada como sociedad anónima por las empresas Ferrovías, Metrovías y Trenes de Buenos Aires, concesionarias de las otras líneas ferroviarias de pasajeros del Gran Buenos Aires, para hacerse cargo del Ferrocarril San Martín hasta tanto se adjudique la prestación del servicio a un concesionario definitivo. Los salarios de los empleados de UGOFE eran abonados por el Estado por medio de la empresa Ferrocarril General Belgrano S.A., originalmente escindida de Ferrocarriles Argentinos para operar servicios de cargas en la red del ferrocarril del mismo nombre. El 22 de mayo de 2007, con la caída de la concesión de los ferrocarriles Roca y Belgrano Sur, la UGOFE fue convocada a operarlos transitoriamente junto con el San Martín, tomando posesión efectiva de los mismos el 7 de julio del mismo año.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Dentro de UGOFE, Ferrovías, Metrovías y TBA eran responsables de la parte operativa de los servicios, mientras que el Estado pagaba los sueldos de la totalidad de los empleados.

Las líneas que tenía a cargo UGOFE eran, Sarmiento, Mitre, Roca, Belgrano Sur y San Martín. El 24 de mayo de 2012 le fue revocada a Trenes de Buenos Aires la concesión de las líneas Mitre y Sarmiento mediante el decreto 793/2012 por incumplimiento del contrato, tras protestas de usuarios por el mal estado de los ramales, descarrilos y accidentes fatales, en particular el accidente ferroviario de Once de 2012 ocurrido en febrero. Tras la tragedia de Once, el Estado Nacional mediante la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Planificación rescindieron el contrato a la empresa TBA. Como TBA formaba parte de UGOFE, se decide crear otra empresa con las restantes concesionarias, contando así con Metrovías y Ferrovías nucleadas dentro de lo que fue la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento S.A. (UGOMS).

En el año 2013, en el mes de agosto, se transfieren las líneas metropolitanas bajo la órbita de UGOFE a SOFSE, quien continuó operando a través de la misma UGOFE, hasta tanto se realizara un nuevo contrato.

Un mes después, sucedió lo mismo con UGOMS. Tiempo más tarde, tras otro accidente en la estación de Once, el Estado tomó la operatoria completa de la Línea Sarmiento.

El 12 de febrero del 2014, en el contexto de una renovación de material rodante y reordenamiento administrativo, se anunció la disolución de UGOFE y UGOMS y la división de sus tareas entre Corredores Ferroviarios S.A. y Argentren S.A. con el objetivo de establecer un control más claro de responsabilidades.

Cuando fueron anunciadas la disolución de la UGOFE y la de UGOMS, se anunció también la división de sus tareas entre Corredores Ferroviarios S.A. y Argentren S.A.. En ese momento EMEPA (Argentren-Ferrovías) se convirtió en una de las dos únicas empresas concesionarias privadas operadoras del servicio ferroviario de pasajeros del área



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

metropolitana, al ser los mismos dueños concesionarios no sólo de las Líneas General Roca y Belgrano Sur sino también del Belgrano Norte, junto a Roggio-Metrovías quien conformaría la operatoria a través de Corredores Ferroviarios, dejando así al Grupo Emepa (con sus empresas Ferrovias-Argentren) controlando al menos tres líneas de pasajeros del AMBA y a Roggio-Metrovías operando el Subte, la Línea Mitre, la Línea San Martín y Línea Urquiza.

El 2 de marzo de 2015 Florencio Randazzo, Ministro de Interior y Transporte, rescinde los acuerdos de operación de las líneas metropolitanas Belgrano Sur, General Roca, Mitre y San Martín, pasando todas a depender directamente de SOFSE.

A partir de la puesta en marcha del nuevo sistema nacional, apoyado en las leyes anteriormente mencionadas, el sistema ferroviario nacional se está desarrollando de manera sostenida, producto de una fuerte inversión en renovación de infraestructura, en adquisición de material rodante, en incorporación y capacitación de personal y en las mejoras en la calidad de los servicios tanto en materia de cargas como de pasajeros.

En el proceso de la última década se percibe una mayor participación de las empresas estatales en el sistema; ADIFSE en el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria, BCyL en los servicios de cargas y SOFSE en los servicios de pasajeros.

La historia reciente en materia de servicios de transporte de pasajeros nos lleva a replantear el modelo pensado para la provincia de Santa Fe por la ley 13242. La ley propone la creación de una sociedad anónima con capital mixto y con una amplia representación del capital privado en el directorio de la empresa. Creemos necesario reformular la persona jurídica de la empresa, proponiendo la creación de una Sociedad del Estado, entendiendo que muchos de los servicios de transporte ferroviario provincial que se proyectan, no necesariamente serán rentables en términos exclusivamente económicos pero sí en términos sociales, ambientales y de movilidad, integración y desarrollo provincial. En ese sentido, la naturaleza de un servicio público, por su propia definición



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

comunitaria no persigue necesariamente la obtención de un lucro, por lo que la necesidad de renta por parte de un actor privado, significaría un factor de posible conflicto y un incremento de tarifas que debería ser cubierto por los usuarios o subsidiado en mayor medida por el Estado, haciendo desaconsejable la implementación de una "empresa mixta" a través de una sociedad anónima en el marco de ley de sociedades comerciales.

El marco socio-económico en el que se desenvuelven los servicios de transporte de pasajeros en nuestro país nos indica que, por lo menos inicialmente, los servicios ferroviarios de pasajeros a implementar en nuestra provincia requerirán de fuerte apoyo estatal.

Sabemos además que la ecuación correcta en materia de inversión ferroviaria debe incluir el impacto en las condiciones ambientales, en la reducción de accidentes, en la reducción de costos en mantenimiento vial, en la descongestión vehicular, en la reducción de los tiempos de viaje, etc. Todas estas variables no son contabilizadas por las empresas privadas que sólo buscan legítimamente la rentabilidad económica. Las experiencias tanto en el país como el extranjero, basadas en el hecho que, salvo limitadas excepciones a nivel global explicadas por alta densidad poblacional, alto poder adquisitivo de los usuarios, gran congestión vehicular y/o factores de orden geográfico, los servicios ferroviarios para pasajeros no resultan atractivos para actores del sector privado por no estar en condiciones de generar excedentes económicos operativos que les permitan autofinanciarse, sosteniendo un buen mantenimiento y posibilitando su progresiva ampliación, así como la paulatina introducción de mejoras de infraestructura, de equipamiento y de impacto ambiental.

En base a estos argumentos, consideramos necesario modificar la figura societaria establecida en la ley 13242 y establecer que la Empresa de Ferrocarriles Santa Fe se constituya como una sociedad de Estado en los términos de la ley 20705.

En el presente proyecto de reforma también se incorpora, en el artículo 13, la posibilidad de que la empresa preste servicios tranviarios; y en el artículo 14 se detallan con precisión algunos nuevos



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

corredores propuestos y se establece una disposición que ordena el estudio y las gestiones para el restablecimiento de los ingresos ferroviarios a las estaciones General Mitre (en la ciudad de Santa Fe) y Rosario Central (en la ciudad de Rosario) con el propósito de mejorar la accesibilidad de los usuarios de ferrocarriles a los núcleos céntricos socio-comerciales de ambas ciudades. También, en el mismo artículo 14, se encomiendan las gestiones para la preservación y reserva de uso de los actuales ramales que atraviesan las ciudades de la provincia una vez que éstos sean desafectados del tráfico de cargas. Esta disposición cobra sentido considerando el avance en los proyectos ferroviarios del Circunvalar Santa Fe y el Circunvalar Rosario, los que, cuando se concreten, van a posibilitar la liberación de infraestructura ferroviaria hoy utilizada para la carga y que un futuro podría destinarse para servicios de pasajeros.

Por todo lo expuesto, le solicito a mis pares el tratamiento y aprobación del presente proyecto de ley.

Lucila De Ponti
Diputada Provincial