



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Financiamiento del sistema ferroviario de transporte

Ramírez Lozano, Susana María Alejandra

1971

Cita APA:

Ramírez Lozano, S. (1971). Financiamiento del sistema ferroviario de transporte. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

CP 1501
-1013

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

TESIS PARA OPTAR AL
TITULO DE DOCTORA EN CIENCIAS ECONOMICAS
FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA
FERROVIARIO DE TRANSPORTE

CONSEJERO: Dr. DINO JARACH

ALUMNA: Susana M. A. Ramírez Lozano

Nº DE REGISTRO: 27.724

TESIS
R1

CAPITULO I

ANTECEDENTES Y CARACTERIZACION DEL

TRANSPORTE EN GENERAL

Entre 1960 y 1966, la participación del FF.CC. en el total de transporte del tráfico de carga, ha disminuído de un 32% a un 20% y su participación en el tráfico suburbano de pasajeros disminuyó, de un 22% a un 17%.

En 1967, un aumento general de las tarifas ferroviarias de un 60-70% causó una disminución aún más aguda, un 16% para el tráfico de carga y un 14% para el tráfico suburbano de pasajeros de la participación total.

No se trata por cierto de plantear la necesidad de que un sistema mantenga la proporción que adquirió en determinado momento en el total del tráfico, lo que significaría negar los adelantos tecnológicos, sino de aplicar los medios necesarios, para que la transformación que necesariamente deba hacerse, tenga como objetivo lograr que los costos sociales sean mínimos en el proceso.

FINANCIACION

La financiación para las inversiones del sector transporte, proviene de los ingresos generales del Gobierno, impuestos típicos y de la producción interna de fondos.

En el caso de los fondos para las carreteras, la distribución de los recursos entre las distintas provincias no está basada en las necesidades específicas, sino que se hace de acuerdo a un criterio fijo.

Este ha sido el principal factor de desequilibrio en el desarrollo de las redes viales de las diversas regiones.

Es aconsejable que la canalización automática de los recursos hacia las provincias sea eliminada y que se adopte como criterio, el de la productividad o crecimiento económico para la selección de las inversiones.

Los objetivos de la coordinación del transporte pueden ser logrados si los usuarios pueden elegir libremente entre las diversas clases, y si las industrias del transporte pueden competir entre ellas sin trabas.

En el transporte de carga, existe una situación de "facto" de libre competencia y además presenta reglamentaciones restrictivas, más que normativas, las que bien podrían abandonarse.

Para el tráfico de pasajeros las reglamentaciones restrictivas sobre los itinerarios, las tarifas y los horarios afectan negativamente a la distribución de dicho tráfico entre las distintas clases de transporte y deberían suprimirse en forma gradual para los servicios suburbanos.

El sistema institucional vigente en materia de transporte, no permite la formulación, ejecución y supervisión efectiva de una política nacional en esta materia.

La Secretaría de Transporte es responsable de la coordinación del transporte, pero sólo supervisa los FF.CC. y la industria del transporte automotor mientras que el planeamiento de las carreteras lo realiza la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas.

Las grandes pérdidas financieras producidas por los FF.CC. han sido un factor de incidencia en los déficit presupuestarios y han contribuido en gran medida a los problemas económicos del país.

La eficiencia financiera ferroviaria, ha sufrido un constante deterioro a partir de la Segunda Guerra Mundial.

Esto se debe en gran medida, al hecho de que los FF.CC. se implantaron a fines del siglo XIX y principios del XX, cuando tenía lugar en la República Argentina una rápida expansión de la producción agrícola, y cuando no existían otros medios para el transporte masivo de granos a los mercados.

Este proceso de expansión, una vez frenado, redujo la capacidad de ganancia de las empresas a lo que se sumó luego la creciente competencia del transporte automotor.

COORDINACION

La coordinación del transporte no significa, tal como ya se ha

planteado, transferir forzosamente tráfico de un medio a otro para compensar por esa vía la menor eficiencia operativa del segundo.

Se trata de hacer que la menor eficiencia operativa de un medio con respecto a otro no implique la desaparición de aquellos elementos de éste que puedan o necesitan concurrir en proporción importante, al mantenimiento del proceso productivo.

Se da por supuesto que en la consideración comparativa de los criterios de costo, tienen que entrar elementos ajenos a los de índole estrictamente contable, en la medida en que estos no consideren factores que hacen a la economía en su conjunto y que no pueden verse reflejados eficazmente en dichos criterios.

La rigidez de las inversiones en el sistema ferroviario, y las características del mismo hacen poco válida la comparación con el autotransporte capacitado para realizar un tráfico directo como el de puerta a puerta con mayor facilidad.

Es por ello que en casi todos los sistemas ferroviarios del mundo el déficit de la ferrovía ha sido un fenómeno fácilmente observable.

El origen de la red ferroviaria, explica sus características radiales con respecto al puerto de Buenos Aires, fenómeno exactamente igual al

producido en Estados Unidos en período similar, donde se pueden observar dos redes centradas en Chicago una de ellas y en los puertos del Atlántico la otra.

Los cambios posteriores operados en la economía desactualizó la organización original y fue generando paulatinamente la situación actual.

Es evidente que no es esa la única causa de la actual situación ferroviaria y por otra parte el conocimiento del fenómeno no lo hace menos vigente. Se agregan a él, razones de otro orden entre las cuales no se debe dejar de mencionar la política aplicada a partir de la nacionalización del sistema.

Este hecho debió implicar la adopción de un criterio de renovación, adecuación y modernización del sistema, en la medida en que ya no debían pesar los problemas propios de la empresa privada, cuyo motor principal es necesariamente la obtención de beneficios, y que no en todos los casos podía encontrar rentable la inversión ferroviaria comparada con otros sectores económicos.

Ello no implica que el Estado deba dejar de utilizar un sistema de cálculo contable adecuado, sino que implica la necesidad de adoptar una política en materia de transporte ferroviario coherente con la del desarrollo del país.

El proceso de descapitalización relativa en el que entró el sistema a partir de la fecha a que se hizo referencia, generó en un período inmediato posterior, la aparición de un déficit creciente cuyas consecuencias ya se conocen.

La política de transporte público está principalmente dirigida a la distribución de los escasos recursos económicos para las inversiones y a la explotación de los diversos medios de transporte para satisfacer las necesidades de este tipo, al costo total que resulte más bajo para la economía. La tarea básica es por consiguiente asegurar que los servicios existentes operen eficientemente, sobre una base financiera sólida y que las decisiones de inversión sean tomadas con un criterio económico estable.

CAPITULO NO 6
SITUACION DE LA
EXPLOTACION FERROVIARIA ARGENTINA

SITUACION DE LA EXPLOTACION FERROVIARIA ARGENTINA

La situación en que se encuentra la explotación ferroviaria argentina se puede observar, en términos de carga transportada, en los cuadros en los que se ha señalado la evolución de la misma por los diferentes medios existentes.

Ello ha generado un proceso de pérdida de capacidad financiera del sistema, agravada recurrentemente por la imposibilidad de disponer de recursos adicionales suficientes para modificar la situación ya existente.

La capacidad de ganancia de las empresas ferroviarias es negativa y creciente en su tendencia, lo que se abona en los cuadros que se transcriben, correspondientes a las operaciones de los años 1967, 1968 y 1969. Los mismos corresponden a la cuenta de explotación.

		1967		1968		1969	
a. Gastos de explotación		%	<u>113.502.230</u>	%	<u>110.923.347</u>	%	<u>113.866.308</u>
1)	Conservación de Vía y Obras	17,3	19.411.322	18,0	20.009.000	17,4	19.578.737
2)	Conservación de Tren Rodante	21,9	24.848.794	18,9	21.022.025	21,2	24.241.889
3)	Alistamiento y recorrido T.Rodante	27,3	30.929.417	28,2	31.158.393	27,3	31.082.387
4)	Servicio de Tráfico	23,8	27.090.613	24,3	26.670.267	24,3	27.585.055
5)	Servicio Fluviales	0,3	412.080	0,3	374.106	0,4	489.988
6)	Administración	2,9	3.376.299	3,2	3.594.140	5,3	6.123.803
7)	Gastos Varios	6,3	7.173.475	7,	7.926.953	3,7	4.260.015
8)	Servicios Auxiliares	0,2	260.277	0,1	168.460	0,2	251.056
Subsidio al usuario						0,2	253.374
b. Productos de explotación			<u>68.930.556</u>		<u>77.064.478</u>		<u>83.931.051</u>
1)	Pasajeros	35,9	24.747.782	35,4	27.356.820	36,57	30.694.428
2)	Exceso de equipaje	0,1	94.394	0,1	105.003	0,13	105.061
3)	Encomiendas	5,2	3.631.023	4,8	3.710.904	6,30	5.285.467
4)	Carga	52,1	35.913.678	52,4	40.394.189	49,75	41.757.835
5)	Hacienda	3,0	2.077.749	2,9	2.242.407	3,35	2.815.438
6)	Trenes especiales	0,01	12.237	0,02	17.696	0,01	5.655
7)	Telegramas	0,2	153.059	0,02	158.131	0,20	168.358
8)	Almacenaje	0,2	833.405	1,	792.681	0,74	617.934
9)	Arrendamientos y Alquileres	1,2	767.592	1,7	1.339.301	1,86	1.560.948
10)	Varios	0,9	668.728	1,2	930.855	1,07	901.413
11)	Servicios Auxiliares	<u>0,04</u>	<u>30.916</u>	0,02	<u>16.486</u>	0,02	<u>18.509</u>

Las pérdidas de explotación se ven aumentadas por las cargas financieras tal como se puede observar en la cuenta de ganancias y pérdidas.

Los dos elementos, cuenta de explotación y de ganancias y pérdidas, que se han utilizado para considerar la situación actual de la explotación ferroviaria sintetizan muy claramente una amplia gama de fenómenos que se ven reflejados en dichas cifras.

Frente a esta situación, los distintos estudios que se han realizado, la mayor y más importante parte de ellos con participación de los organismos internacionales de crédito o directamente por estos, han coincidido en señalar un esquema de soluciones que se pasa a considerar.

Consiste el mismo, sustancialmente, en el redimensionamiento de la red, entendido en este caso como una reducción de la misma, mediante la clausura y eventual levantamiento de una serie de ramales y estaciones económicamente no rentables, supresión de líneas, reducción del efectivo en personal, redimensionamiento y modernización de talleres, renovación del material rodante, racionalización y automatización de las playas de clasificación de trenes.

CAPITULO NO 7

ALTERNATIVAS EN LA SOLUCION
DEL SISTEMA FERROVIARIO

ALTERNATIVAS EN LA SOLUCION DEL SISTEMA FERROVIARIO

A esta altura del análisis cabe hacer una consideración general acerca de las distintas variables que se han planteado con relación al problema de la explotación ferroviaria, la función que cumple en el sistema de transportes y la forma más idónea para superar el déficit.

El ensbque tiene dos ángulos claramente definidos. Por una parte se puede analizar con el criterio de una explotación empresarial privada; por otra parte con la consideración propia de una empresa pública.

El carácter peculiar del servicio ferroviario ha hecho que aún cuando su propiedad fuera privada, la relación con el sector público por la vía del establecimiento del sistema tarifario, por las consideraciones particulares con que se trató a las empresas respecto a las normas corrientes, especialmente en materia de importación de equipos, aspectos fiscales, etc. han dado a dicha empresa privada un carácter diferencial que se aproximaba en medida importante al de un ente público.

Por una parte, al tratarse de un servicio público, cuyas funciones son irremplazables en muchos aspectos, lo que genera la intervención constante de los poderes públicos.

En otro aspecto porque habiendo sido durante mucho tiempo, por su naturaleza intrínseca, una explotación de tipo monopólica, también generó un tipo de acción constante del sector público, presionando en las tarifas.

No se renovará aquí la vieja discusión sobre si el sistema tarifario, elaborado principalmente por las empresas favoreció en particular a los importadores ingleses pero sí conviene dejar sentado el carácter de la relación, ya establecido en la vieja ley Mitre.

Todo ello hizo que al pasar el dominio del sistema al sector público, la organización existente siguió funcionando sin mayores cambios, utilizando los mismos reglamentos y normas cuya eficiencia había sido probada a través de los años.

No debe tampoco dejarse de lado que las condiciones de explotación del servicio en el momento de realizarse la nacionalización habían decaído, fenómeno que se puede observar a partir de la crisis económica de 1929.

El lento ritmo de las renovaciones de equipo y del mantenimiento y el bajo rendimiento de la explotación, hizo que ya en el año 1940 "... Al respecto el gobierno británico ha expresado el deseo de que se considere un plan general de adquisición de los ferrocarriles ingleses en la Argentina, y de que los saldos en libras sean aplicados preferentemente al pago en efectivo de valores representativos de las mencionadas inversiones de acuerdo con

el plan que se elabore..." lo que se puede verificar en la correspondiente memoria del Banco Central de la República Argentina, fueran ofrecidas en venta las empresas ferroviarias al gobierno argentino.

Es evidente que la situación particular de la economía inglesa, como consecuencia de la guerra mundial, y la de las mismas empresas por su falta de actualización, concurren a dicha oferta, de la que se hizo cargo el gobierno argentino en 1945.

A partir de esa fecha comienza un proceso de degradación del sistema ferroviario que sumado a los antecedentes señalados fue persistente y no pudo ser frenado hasta la fecha.

No pocos intentos de planificar el resurgimiento de los ferrocarriles se han efectuado hasta el momento. No tiene demasiado interés relatar todos ellos, muchos de los cuales se encuentran enunciados en los distintos planes económicos nacionales.

En cambio sí conviene detenerse en el que se formulara en 1962 en un estudio efectuado por convenio entre el Gobierno Argentino, el Fondo Especial de las Naciones Unidas, y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, denominado "Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance", cuya dirección técnica estuvo a cargo del Sr. T.B. Larkin.

El denominado Plan Larkin sugería como solución del problema ferroviario, después de hacer las pertinentes consideraciones sobre el sistema de transportes en general, una serie de medidas que se sintetizan a continuación:

1. Redimensionamiento de la red, eliminando una serie de ramales y líneas cuyo mantenimiento consideraba inoperante.
2. Reducción del personal por la vía de una racionalización de su utilización debiéndosele agregar la derivada de la eliminación de ramales en las señaladas.
3. Concentración de las reparaciones y trabajos de mantenimiento en pocos talleres eliminando algunos de los existentes.
4. Sustitución de locomotoras de vapor por un parque de locomotoras Diesel, posponiendo incluso la electrificación de los servicios suburbanos del F.C. Roca.
5. Recondicionamiento de la tarifa, llevándola a niveles que permitiesen mejorar los ingresos netos de explotación, mediante una coordinación de las tarifas de los demás medios de transporte.
6. Reestructuración de los reglamentos de trabajo existentes en el sistema ferroviario.

El plan desde un punto de vista económico ortodoxo tenía una consistencia y homogeneidad reales, y debe decirse que muchos de los progra-

que puedan evitar un alto nivel de desocupación en el caso del cierre de aquellos.

Con posterioridad a la formulación del Plan Larkin, se hicieron varios enunciados de planeamiento, casi todos ellos muy coherentes, pero que no tuvieron posibilidad de aplicación por los frecuentes cambios en la dirección de la empresa.

El último de ellos, el denominado "Plan de Mediano Plazo" formulado en 1970 reitera varias de las soluciones planteadas por el Plan Larkin pero por su carácter de mediano plazo, pone mayor énfasis en el programa de reequipamiento y renovación. Admite la alternativa de la electrificación de las líneas suburbanas del F.C. Roca y plantea un programa de viviendas para el personal que debe prestar servicios en zonas donde no existan disponibilidades en esa materia. Agrega una consideración sobre nuevos métodos de operación v.gr. el uso de containers, y trata de lograr en sus enunciados que la cuenta de explotación logre un equilibrio adecuado en el lapso de cinco años del programa.

Analizadas las alternativas de solución que se acaban de sintetizar, debe aceptarse que en ninguna de ellas se observa un grado de imaginación suficiente, ni la fuerza necesaria en sus argumentos, para que alguna de ellas concite el apoyo de todos los sectores interesados realmente en la ubi-

cación adecuada del sistema ferroviario en la economía argentina y su recuperación financiera y operativa.

Es por ello que el presente trabajo pretende plantear una nueva variante, que sirva realmente a dichos objetivos, que le acuerde a la empresa ferroviaria la agilidad necesaria para actuar en un mundo cuya tecnología cambiante obliga a una adecuación permanente de todos los medios de acción.

CAPITULO Nº 8

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

El esquema básico de la solución que se propone consiste en separar dos aspectos del sistema ferroviario de modo tal que uno de ellos, la operación, sea manejada por la empresa ferroviaria y que del segundo de ellos, la infraestructura y su mantenimiento se haga cargo el estado directamente por los órganos administrativos naturales o creado, si se considera conveniente, una organización burocrática adecuada, quedando de esta manera la movilidad a cargo de F.A.

Existen varias razones por las que se considera necesario tomar esta medida, entre otras se pueden enunciar las siguientes:

- Poner en un pie de igualdad al sistema ferroviario con el resto del transporte (no debemos olvidar que en todos los casos, el Estado se hace cargo de la infraestructura -por ejemplo: aeropuertos, puertos y vías navegables, carreteras).
- Por otra parte en otros países tales como Francia, la SNCF, es una empresa netamente de movilidad, el estado se hace cargo de la infraestructura en lo que concierne a conservación, mantenimiento, reparación y tendido de nuevas líneas, concurrenciando con la empresa en el pago del personal (50%) guardabarreras, en el caso argentino, ese personal corresponde al departamento Tráfico.

- Lo mismo sucede con relación a la racionalización de los ferrocarriles suecos.

Ferrocarriles Argentinos tendrá a su cargo la parte netamente comercial, es decir, el transporte ferroviario de pasajeros y carga, al que hay que agregar combinaciones intermodales con otros medios de transporte cuando ello resultare conveniente, partiendo para su implantación e implementación de los siguientes supuestos:

- 1- El Estado Nacional se haría cargo del déficit acumulado a la fecha y el que se produzca durante un lapso de cinco años.
- 2- Tendrá también a su cargo el mantenimiento y renovación de la infraestructura (vía y obras, señalamiento y telecomunicaciones) y del personal correspondiente como así también del tendido de nuevas vías.
- 3- Las cuentas a cobrar por la empresa de empresas públicas y reparticiones nacionales, se actualizarán sus valores con un índice de ajuste adecuado y deben ser abonadas en un plazo de cinco años.
- 4- Las deudas de la empresa hacia otras empresas públicas y reparticiones del estado, también ajustadas, serán abonadas por la misma en un plazo de cinco años, (en ambos casos se puede llegar por la vía de compensación).
- 5- El estado deberá abonar a la empresa la diferencia entre la tarifa normal y la tarifa desgravada, cuando solicite que se aplique esta última en aque-

llas circunstancias, regiones y/o productos que le interese mantener o fomentar.

- 6- Un criterio similar se aplicará para la tarifa de los servicios de pasajeros, urbanos y suburbanos, en la medida en que éstas se encuentren de gravadas por un proceso histórico. La diferencia, que debería estar finalmente a cargo de los municipios cuyos habitantes se benefician con dichos servicios, puede ser recuperada por dichos municipios, reduciendo la participación de los mismos en la recaudación de los impuestos de coparticipación.

La Empresa de Movilidad Ferroviaria (F.A.) mantendrá el servicio en el mejor grado de eficiencia compatible con los elementos de que disponga en el momento de implantación del sistema y se hará cargo de:

1. La adquisición y mantenimiento del parque tractivo y remolcado.
2. Del mantenimiento de los talleres de reparación y conservación.
3. Transferirá al Estado Nacional el 20% de los beneficios a partir del 5º año de iniciadas sus actividades.

Dos condiciones previas deben ser cumplidas para la puesta en marcha del programa, y son las siguientes:

1. 3 La aplicación de un programa coordinado de transportes con asignación de tráfico.
2. La aplicación efectiva del Plan de Mediano Plazo en todos sus enunciados y objetivos.

Se entiende que la organización de la nueva empresa requiere el cumplimiento de ciertas condiciones mínimas, entre las que conviene citar las siguientes, todas ellas a cumplirse concurrentemente con el plan de mediano plazo:

De orden técnico

1. Especialización de los talleres
2. Renovación de material rodante
3. Aumento de velocidad y uso óptimo de la potencia disponible.
4. Elevación del índice de rotación de los elementos.
5. Racionalización y automatización de las playas de clasificación de trenes.
6. Implantación de nuevas formas de transporte masivo de pasajeros urbanos y suburbanos y de cargas a larga distancia-trenes directos y block.
7. Transporte por containers y piggy-backs lo que llevaría a una combinación y complementación de servicios.
8. Modernización de los canales de información para una mayor eficiencia en la toma de decisión.
9. Implantación de un programa de reeducación de mano de obra a efectos de poder hacer efectiva la reducción de personal sin crear por ello problemas sociales evitables.

De orden económico-financiero

1. Establecimiento de una política comercial empresarial para incrementar el tráfico.

2. Adecuación del régimen tarifario dentro de la coordinación general de tarifas mediante la aplicación de los siguientes elementos de acción:

- 1) Despejar la incidencia vial
- 2) Actualizar costos-variaciones temporales y direccionales, aprovechamiento de picos y retornos.
- 3) Virtualizar tarifas -en base a valores locales de costo y concurrencia.

3. Racionalizar gastos

De orden político

Se la considera como una empresa autónoma, con la estabilidad necesaria en el equipo dirigente, que permita llevar a cabo los planes enunciados anteriormente.

Así enunciadas las condiciones de implantación y los criterios de operación de la Empresa de Movilidad Ferroviaria, sería necesario hacer una descripción de cada uno de los elementos considerados en el planteo, pero ello sería reiterar los estudios y análisis efectuados en los distintos planes ya mencionados, debiendo considerarse válidos por su mayor grado de actualización, los elementos que en tal sentido se describen en el Plan de Mediano Plazo, del cual se transcriben en Apéndice I las consideracio-

nes que se entienden más significativas a efectos de este estudio.

En cambio se considera conveniente hacer un análisis de la cuenta de explotación de los últimos tres años para determinar su estructura, y la proyección de la misma en los próximos cinco años en función de los criterios de la tesis expuesta.

Por separado se hace también una evaluación del costo del sistema a cargo del estado en su faz inmediata. En la de Mediano Plazo, reequipamiento y renovaciones de infraestructura y en su proyección futura en lo que se refiere a costos de mantenimiento.

No se consideran en esta última proyección el costo que debe abonar por tarifas diferenciales, por cuanto se trataría de criterios de política ajenos al cálculo de la explotación en sí.

En lo que se refiere al desarrollo de la Empresa de Movilidad Ferroviaria en cuanto a la captación futura de cargas y pasajeros, se ha supuesto que la coordinación del transporte y el ordenamiento tarifario de todo el sistema, le permitirá participar en mayor medida que en la actualidad en la captación de los incrementos que en el futuro se produzcan en ambos aspectos.

PROYECCION CUENTA DE EXPLOTACION

A VALORES CONSTANTES DE 1969

		1º a.	2º a.	3º a.	4º a.	5º a.
Gastos Explotación						
1) Conservación Vía y Obras	(a)	40,00	41,60	43,30	44,90	46,60
2) Conservación Tren Rodante	(b)	240,00	248,16	256,59	265,32	274,34
3) Alistamiento y recorrido Tren Rodante	(c)	310,00	320,50	331,30	342,50	354,10
4) Servicio de tráfico	(d)	275,00	284,35	294,01	304,00	314,33
5) Servicio fluvial	(e)	4,60	4,60	4,60	4,60	4,60
6) Administración	(f)	53,00	55,20	57,40	59,69	62,07
7) Gastos Varios	(g)	35,00	35,70	36,41	37,13	37,87
8) Servicios auxiliares		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
9) Compensación usuarios		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
		<u>961,60</u>	<u>994,11</u>	<u>1.027,61</u>	<u>1.062,14</u>	<u>1.097,91</u>
Gastos financieros						
10) Compras Circ. 618	(h)		33,00	49,50	66,00	82,50
11) Servicios Financieros Eximbank	(i)		17,00	17,00	17,00	17,00
12) Servicios Financieros Banco Mundial	(j)					<u>75,00</u>
		<u>961,60</u>	<u>1.044,11</u>	<u>1.094,11</u>	<u>1.145,14</u>	<u>1.272,41</u>
(-) Déficit (+) Superavit de explotación	-	80,60	75,11	28,09+	26,86	16,66

(a) parte que corresponde a operación; aumentaría 4% anual

(b) aumentaría 3,4% anual

(c) aumentaría 3,4% anual

(d) aumentaría 3,4% anual

(e) se mantiene constante-Túnel Paraná-Santa Fe

(f) aumentaría el 4%

(g) aumentaría 2% anual

(h) amortiza el 10% el 2º año y luego, 15%, 20%, 25% y 30% el 6º año (330 millones)

(i) u\$s 31 millones cambio 5.- amortiza 10 años más intereses

(j) u\$s 1,5 millones anuales a partir del 5ºa. durante 25 años.

Costos a cargo del Estado Nacional
(Millones de pesos ley)

	<u>1er.</u> <u>año</u>	<u>2do.</u> <u>año</u>	<u>3er.</u> <u>año</u>	<u>4to.</u> <u>año</u>	<u>5to.</u> <u>año</u>
1) Pérdidas de explotación	80	51			
2) Pérdidas financieras (1)	80	60	40	40	40
3) Mantenimiento Vía y Obras	160	163	166	170	175
4) Renovación infraestructura PMP y V. y O.	162	186	210	233	232
5) Renovación infraestructura S y T	<u>17</u>	<u>19</u>	<u>20</u>	<u>19</u>	<u>20</u>
	<u>499</u>	<u>479</u>	<u>436</u>	<u>462</u>	<u>467</u>

(1) Incluye principalmente intereses a

Proveedores, que se van reduciendo,

- Servicios de pasajeros con rebaja y sin cargo que no se consideran
- Se mantienen los intereses sobre préstamos externos anteriores.

Para un mejor análisis y consideración de la solución que se propone, se han confeccionado los siguientes cuadros:

**1. Proyección de la cuenta de explotación -5 años- en sus dos grandes ítems
Gastos de explotación y Productos de la Explotación.**

Los mismos indican la evolución esperada de la cuenta de explotación de la Empresa de Movilidad Ferroviaria, de darse en forma aceptable los supuestos en que se ha basado dicha proyección.

Se puede observar que la principal modificación que se opera es la reducción del gasto de explotación del rubro Conservación de Vía y Obras, por cuanto es precisamente buena parte del mismo el que pasa con cargo al Estado Nacional.

Ello implica una modificación sustancial de la estructura de la cuenta de explotación con respecto a su antecedente inmediato anterior que es la que se ha manejado hasta la fecha y se encuentra reflejada en los cuadros anteriormente transcritos.

Un segundo aspecto significativo a tener en cuenta es el de la hipótesis formulada sobre la mayor captación de tráfico.

Es evidente que con algunas excepciones derivadas de la mayor energía o eficiencia con la que en ciertos períodos se ha manejado la empre-

sa, parecería que una cierta atonía general ha frenado posibilidades de recuperación efectiva que se pudieron dar en períodos en que la demanda de carga era creciente y hubiese permitido captar una parte importante del mercado.

La actitud pública hacia la empresa ferroviaria, sin causa válida, la hace responsable en gran medida de los problemas económicos generales, y puede considerarse que ello constituye un factor psicológico negativo en cuanto a la posibilidad de recuperación planteada.

Ello no obstante, se considera que dicha posibilidad de recuperación es cierta, y en tal sentido es antecedente destacable el hecho de que en algunos períodos, tal como se ha mencionado, se pudo observar una franca recuperación en buena parte del sistema ferroviario.

Si ha sido posible lograr esa mayor eficiencia, en períodos determinados, por el esfuerzo de los responsables a cargo del manejo del sistema en un momento dado, no debe descartarse la posibilidad de lograr soluciones de tipo permanente en esta materia.

Es por las razones expuestas que se entiende que la empresa ferroviaria puede y debe captar el crecimiento natural del tráfico en la misma proporción que mantiene actualmente e incrementar dicha participación de

un modo sistemático y creciente adecuado a su nueva capacidad, dada por las inversiones previstas en el Plan de Mediano Plazo, a lo que debe agregarse la nueva estructura que propone este estudio, de ser adoptada. En el cálculo de dicha posibilidad debe añadirse como elemento sustancial el hecho de la coordinación de los sistemas de transportes y del régimen tarifario.

2. Proyección de las inversiones a cargo del Estado Nacional.

En esta parte del análisis se destaca el hecho de que el Estado deberá subvenir las necesidades derivadas del mantenimiento de la infra-estructura y de su renovación y ampliación. El Plan de Mediano Plazo efectúa una previsión que en este último aspecto implicaría la renovación de aproximadamente un 25% de la infraestructura en el lapso de 5 años, lo que hace previsible que dicho desembolso deba mantenerse en forma relativamente constante en el tiempo.

Ello implicaría en conjunto un aporte de aproximadamente 460 millones de pesos anuales para cubrir los rubros citados.

La cifra aún siendo importante no sería ya significativa a la luz del problema actual caracterizado por un incremento sistemático del déficit lo que ocasiona no solamente un problema de índole monetario sino que implica una serie de perturbaciones en los sectores industriales proveedores de

la empresa, por la irregularidad en los pagos (11 meses).

En la medida en que la Empresa de Movilidad Ferroviaria logre un ordenamiento financiero adecuado en el tiempo, de acuerdo con la evolución prevista, podrá subvenir sus necesidades de reequipamiento y eventualmente concurrir a conjugar el problema del Estado Nacional mediante la transferencia total o parcial de su superavit futuro.

La tesis enunciada tiende a plantear la posibilidad de un cambio sustancial de mentalidad con respecto a la organización ferroviaria.

Se trata de sustituir formas de operación que han demostrado una eficiencia muy relativa, frecuentemente por causas ajenas a la empresa misma, pero que hubiesen generado las perturbaciones actuales frente a una organización diferente.

Criterios similares se han aplicado en otros países, con características propias en cada caso v. gr. Francia y Suecia (Ver ap.3).

Aún sin pretender que el cambio permita a corto plazo lograr una eficiencia similar a la alcanzada por estos países en la explotación de su sistema ferroviario, se puede lograr una dinámica de cambio que daría la pauta de una solución efectiva al viejo problema del transporte ferroviario argentino.

APENDICE Nº 1

LEY 10.260

BUENOS AIRES,

Excelentísimo señor Presidente de la Nación:

La Empresa Ferrocarriles Argentinos ha elaborado el adjunto proyecto de Ley, destinado a reglar, básicamente, el funcionamiento de la citada empresa, de conformidad con las directivas contenidas en el "Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales" aprobado por Decreto 3.969/66. En éste se prescribe que "se adoptarán las providencias que correspondan para implantar una filosofía empresarial moderna, de tipo industrial y comercial. Para superar los inconvenientes que actualmente traban la consecución de tal propósito, la Empresa propondrá la modificación, sustitución o supresión de las leyes, decretos y reglamentaciones que, a su juicio, se oponen a una gestión empresarial industrial y comercial".

Hasta el presente, los Ferrocarriles Argentinos han venido desarrollando su acción bajo el régimen legal, común a las restantes Empresas del Estado, creado por la Ley Nº 13.653, modificada posteriormente por las Leyes Nros. 14.380 y 15.023.

La práctica de la aplicación de ese régimen ha venido a mostrarlo como inadecuado a los fines de alcanzar el nivel de eficiencia requerido por la naturaleza del servicio público y por las exigencias de la competencia que

ejercitan otros medios de transporte. Trátase en consecuencia de arbitrar el instrumento legal que al ponderar las particulares circunstancias de la explotación ferroviaria, provea los medios legales y reglamentarios específicos de la actividad, aspectos estos que no consultan la actual realidad legislativa que se halla conformada por las citadas leyes de empresas del Estado, el Estatuto aprobado por Decretos Nros. 3135/64 y 8274/65 y las leyes de Contabilidad y de Obras Públicas.

Como crítica esencial a este régimen vigente, no puede dejarse de lado que los Ferrocarriles son empresa comercial e industrial y esa condición no cambia, pertenezcan o no al Estado. Como tal lo reconoce el adjunto proyecto de ley que tiende a otorgar tratamiento especial a la cuestión ferroviaria, vinculada como se encuentra de modo trascendente y por muchos factores al bienestar y desarrollo de la Nación.

Se define el proyecto como ley orgánica básica, toda vez que sus disposiciones constituyen preceptos tendientes a estructurar y formular las normas que permitan remover, en los distintos sectores que integran la administración y explotación ferroviaria, los obstáculos que afectan una gestión activa y acorde con los objetivos que motivan la actuación de la empresa.

Desde este punto de vista, reitérase para determinadas situaciones el articulado del estatuto vigente, aunque confiriéndole en el proyecto la je

rarquía de ley.

Se señala en el mismo que la Empresa Ferrocarriles Argentinos tendrá la capacidad de las personas de derecho privado, con autarquía para su desenvolvimiento dentro de la caracterización de empresa comercial e industrial.

Bajo el concepto de "Constitución, Denominación, Capacidad, Domicilio y Atribuciones", se incluyen en su objeto, no sólo las actividades típicamente ferroviarias sino otras que, calificadas de complementarias o subsidiarias, su ejercicio comporta conveniencia manifiesta para su economía.

Se formula asimismo una enunciación de todas aquellas atribuciones y obligaciones que se ha estimado constituyen necesaria implementación e instrumentación de atribuciones legales para cumplir las finalidades previstas en el sistema de Planeamiento, Programación y Control que se han propuesto las autoridades del Organismo.

Con relación a dichos aspectos que hacen a la competencia, cabe hacer presente que todas las atribuciones conferidas implican simplemente afirmar el concepto de autarquía en la gestión; sin perjuicio de la responsabilidad que concierne a las autoridades por deficiencias e irregularidades en su desempeño.

A este respecto la reforma legal que se propone, instaura el sistema de acuerdo al cual, la potestad de vigilar la correcta inversión de fondos y el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, no configure menoscabo ni sustitución de la voluntad de los Administradores. Estímase oportuno destacar que, por la premiscuidad de mecanismos de control que actúan al presente en relación con el Organismo, aquellos han venido en el hecho a limitar la autarquía y posibilidades de decisión del ente. Los efectos inmediatos de esa situación se traducen en burocratización de la actividad administrativa por la gravitación de un ordenamiento normativo que se aplica, primordialmente, al examen de los medios a que se ha recurrido y no a la apreciación de los resultados logrados en función de los objetivos propuestos.

Bajo los diversos títulos que agrupa el articulado del proyecto se definen las situaciones siguientes:

CONSTITUCION, DENOMINACION, CAPACIDAD, DOMICILIO Y ATRIBU-

CIONES: Se incluyen en esta nómina de atribuciones y obligaciones, aquellas que hacen a su actuación como ente de carácter comercial, proporcionándole las facultades que normalmente corresponden a todo ente empresario en el manejo de sus propios bienes y en la contratación de los servicios que requiere o que presta.

Artículo 110. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

Artículo 111. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

Artículo 112. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

plementarse con un ordenamiento del régimen interno de la Empresa, fundamentado en la delegación de atribuciones que hacen a la dinámica de toda empresa industrial y comercial, que en el caso que nos ocupa se halla limitado solamente por los planes de inversiones y por el presupuesto de la misma.

REGIMEN DE EXPLOTACION: En este título se reglan ciertos tópicos que en un régimen de concesión a empresas privadas, deberían ser tratados en el mismo. Se autoriza en él a Ferrocarriles Argentinos a ejercer determinadas facultades, algunas de las cuales, al no poder realizarlas actualmente, inciden agravando su déficit de explotación. Se logra así el equilibrio necesario entre la actual legislación, que se mantiene en cuanto no se oponga a la presente ley, y la existente realidad ferroviaria. Se libera de esta forma a Ferrocarriles Argentinos de soportar mayores costos que los que naturalmente deben gravitar sobre su economía, tal como surge de este acápite y de los dos siguientes.

REGIMEN TARIFARIO: En cuanto a su "Régimen Tarifario", la Empresa, por la concurrencia de determinadas circunstancias y conforme al procedimiento que se señala en el título pertinente, podrá poner en vigor tarifas y celebrar convenios de transporte que importen llegar con estos medios, en forma oportuna y adecuada a la atención de necesidades de los usuarios, lo-

...

...

... el proyecto de ley que se propone en el presente informe, el cual tiene por objeto establecer un régimen de exención de impuestos para las empresas que se dedican a la explotación de yacimientos de petróleo y gas natural, en virtud de la importancia que revisten estos recursos para el desarrollo económico del país.

En consecuencia, la Comisión de Estudios de la Cámara de Diputados, en el informe que se acompaña, recomienda al Poder Ejecutivo que presente a la Cámara de Diputados el proyecto de ley que se propone en el presente informe, el cual tiene por objeto establecer un régimen de exención de impuestos para las empresas que se dedican a la explotación de yacimientos de petróleo y gas natural, en virtud de la importancia que revisten estos recursos para el desarrollo económico del país.

En consecuencia, la Comisión de Estudios de la Cámara de Diputados, en el informe que se acompaña, recomienda al Poder Ejecutivo que presente a la Cámara de Diputados el proyecto de ley que se propone en el presente informe, el cual tiene por objeto establecer un régimen de exención de impuestos para las empresas que se dedican a la explotación de yacimientos de petróleo y gas natural, en virtud de la importancia que revisten estos recursos para el desarrollo económico del país.

Resolución del Poder Judicial que declara que el presente proyecto de ley no es contrario a la Constitución de la República Argentina, en virtud de que el proyecto que se eleva a la consideración del Poder Judicial no afecta el régimen general dado por las leyes de Costas Marítimas de la República Argentina.

Entre ellas, de Empresas del Estado y sus normas reglamentarias y reglamentaciones, ya que como queda dicho, ello es crucial a la total capacidad de que la tasa desarrollarse a la empresa.

En momentos en que se advierte que las seguranzas estatutarias en sus niveles sucesivos y cumplimiento con entera firmeza, en este sentido, la orientación de la reforma hacia la modificación legislativa de ellas, con ella se apunta al reestructuramiento de la actividad, tomando en todo lo posible el esquema funcional de los programas jurídicos de carácter privado, de modo de lograr que el concepto de "administración pública" sea explicado definitivamente por el más apropiado de empresas, identificando así la verdadera esencia y sentido de la organización.

Dice también el Venerable Excmo. Sr. Fiscal.

BUENOS AIRES, 17 setiembre de 1969

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5º del Estatuto de la Revolución Argentina,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

MANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:

CONSTITUCION, DENOMINACION, CAPACIDAD, DOMICILIO Y ATRIBUCIONES

ARTICULO 1º - La Empresa que se denominará FERROCARRILES ARGENTINOS (F.A.) tendrá la capacidad de las personas de derecho privado, con autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo, técnico, comercial, industrial y financiero, de conformidad con las normas de los Códigos Civil, de Comercio y de la presente Ley. En sus relaciones con el Poder Ejecutivo, actuará por intermedio de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE.

ARTICULO 2º - FERROCARRILES ARGENTINOS tendrá su domicilio en la ciudad de Buenos Aires, pudiendo establecer representaciones o agencias en cualquier punto del país o del extranjero.

ARTICULO 3º - FERROCARRILES ARGENTINOS tendrá por objeto la explotación de los ferrocarriles de propiedad nacional, pudiendo desarrollar las actividades complementarias o subsidiarias que le resulten convenientes.

Le corresponde también todo lo referente a la construcción, explotación y administración de nuevas líneas que le encomendare la Nación o resultaren de convenios con las provincias, así como la facultad de intervenir en los estudios de concesiones que en la materia otorgare el Gobierno Nacional a terceros.

ARTICULO 4º - Para el cumplimiento de sus fines, FERROCARRILES ARGENTINOS tiene las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Aprobar su estructura orgánica y funcional.
- b) Dictar sus propios reglamentos internos y las normas relativas a control y auditoría interna, pagos, adquisiciones, contrataciones, construcciones y demás inversiones y erogaciones en general.
- c) Elevar al Poder Ejecutivo sus planes de largo, mediano y corto plazo conforme al sistema nacional de planeamiento; Presupuesto Integral, Balance General, Cuenta de Ganancias y Pérdidas y Memoria Anual y dictar las normas de organización técnica de la contabilidad empresarial y del sistema de procesamiento de datos y estadísticas correspondiente.
- d) Administrar, disponer y distribuir los fondos y recursos de FERROCARRILES ARGENTINOS y los que les asigne la Ley de Presupuesto y leyes especiales.
- e) Determinar y asignar la red de explotación de cada administración y de los servicios que las integran, en procura de una mejor racional-

cción y reducción de los costos. Proceder a la función, doctodblamiento o supresión de las Administraciones.

- a) Contratar la ejecución de trabajos y la fabricación de elementos ferroviarios bajo el régimen privado de ejecución de obras o servicios.
- g) Designar, contratar, promover, retrogradar, trasladar, suspender o coparar de sus cargos, al personal empleado en la Empresa, cuyo rollo-efecto jurídica sea la misma se regida por las normas del derecho laboral o civil, según la modalidad de prestación de servicios, con exco-cción de las normas de derecho administrativo establecidas en las leyes 13. 033, 14. 380 y 15. 023.
- h) Ejecutar las escalas de sueldos y demás retribuciones al personal que por esta ley está facultada a designar.
- i) Contratar empresas consultoras, auditoras, agentes, corredores y co-mentaristas en las condiciones corrientes de plaza y sin relación de de-pendencia para todos los objetos capitulares del transporte y de otras actividades administrativas o comerciales de FERROVIARIOS ARGENTINOS.
- jj) Mantener su propio cuerpo de Policía de Seguridad que actuará en jurisdicción ferroviaria conforme a normas que establecerá FERROVIARIOS ARGENTINOS reglamentando su organización, funciones y compe-tencias.

- k) Adquirir bienes.**
- l) Enajenar los bienes muebles e inmuebles incluidos en su patrimonio.**
- ll) Constituir, modificar, transferir o extinguir toda clase de derechos reales.**
- m) Aceptar donaciones o legados con o sin cargo.**
- n) Realizar operaciones financieras y bancarias con instituciones de crédito oficiales o privadas, del país o del exterior, con las limitaciones que impongan las normas cambiarias en vigor.**
- o) Formar parte de sociedades, inclusive accidentales y efectuar aportes a las mismas, de cualquier naturaleza.**
- p) Contratar mutuos y préstamos de uso.**
- q) Celebrar contratos de publicidad en sus bienes y servicios.**
- r) Adquirir fondos de comercio; registrar patentes y adquirir licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria.**
- s) Hacer pagos, incluso los que no sean los ordinarios de la administración, revocaciones o transacciones; conceder créditos, quitas o esperas y efectuar donaciones.**
- t) Exonerar total o parcialmente los cargos por pasajes, fletes, estadías, almacenaje, depósitos, servicios, conceder franquicias y renunciar a prescripciones operadas, cuando estas medidas se justificaren.**

- u) Estar en juicio como actora, demandada, o en cualquier otro carácter, ante cualquier fuero o jurisdicción, inclusive en el extranjero; y hacer uso de todas las facultades procesales para la mejor defensa de los intereses de FERROCARRILES ARGENTINOS.
- v) Otorgar poderes generales y especiales. Sus apoderados judiciales podrán asumir el rol de querellantes ante los tribunales del fuero criminal de la Nación o de las Provincias sin necesidad de poder especial.
- x) Dirigirse, gestionar y contratar en forma directa con las Provincias, Municipios y Organismos Nacionales, provinciales y municipales.
- y) Tomar todas las medidas conducentes para la correcta aplicación del Régimen de Explotación.

CAPITAL

ARTICULO 5. - El patrimonio de FERROCARRILES ARGENTINOS está constituido por todos los bienes que integran el activo y pasivo de la actual Empresa FERROCARRILES ARGENTINOS.

DIRECCION Y ADMINISTRACION

ARTICULO 6. - La dirección y administración de FERROCARRILES ARGENTINOS, estará a cargo de un Presidente, un Consejo de Administración y un Vicepresidente Ejecutivo. Serán miembros del Consejo, el Presidente, quien lo presidirá, el Vicepresidente Ejecutivo y los Directores.

ARTICULO 7° - El Presidente, el Vicepresidente Ejecutivo y los Directores, en número de tres a seis, serán designados por el Poder Ejecutivo y durarán en sus funciones con las limitaciones del artículo 14.

Para ello, se requiere ser argentino nativo o naturalizado, con diez años de ejercicio de la ciudadanía y mayor de treinta años de edad; se deberá tener notoria experiencia y probada capacidad en la conducción de empresas, preferentemente ferroviarias, o bien en materia administrativa, comercial, industrial o financiera.

ARTICULO 8° - No podrán ser designados Presidente, Vicepresidente Ejecutivo o Directores:

- a) Los comprendidos en las inhabilitaciones de orden ético o legal que, para los funcionarios de la Administración Pública, establece la legislación vigente.**
- b) Los concursados civilmente o declarados en estado de quiebra dentro de los diez años anteriores a su designación, con excepción de los que hubieran pagado todos los créditos verificados en los respectivos juicios, ni los condenados en causa criminal por delitos comunes dolosos, ni aquellos cuyas quiebras hubieran sido declaradas o calificadas de culpables y/o fraudulentas por autoridad competente.**
- c) Los que por el desarrollo de sus actividades privadas están ligados directamente a empresas proveedoras de equipos, materiales o servicios**

de las personas que se beneficien de los servicios de los organismos de la zona.

El presente artículo tiene por objeto definir el concepto de "zona de desarrollo económico", así como las acciones que se establecieron para su desarrollo.

El artículo se divide en los siguientes apartados:

1. Concepto de zona de desarrollo económico y sus características.
2. El concepto de zona de desarrollo económico en el marco de la legislación.

3. Ejercicios de las actividades económicas en la presente ley.

4. El rol del Estado en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.
5. El rol del sector privado en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.

6. El rol de las instituciones financieras en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.
7. El rol de las instituciones de desarrollo en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.

8. El rol de las instituciones de desarrollo en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.
9. El rol de las instituciones de desarrollo en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.
10. El rol de las instituciones de desarrollo en el desarrollo de la zona de desarrollo económico.

ministración será presidido por él.

ARTICULO 11 - El Consejo de Administración interveendrá obligatoriamente en los siguientes casos:

- a) En todas las cuestiones que se refieran a los incisos a), b), c), d), e), b), l), ll), m), o), y t) del artículo 4º; a los incisos a), b), c), d), y g) del artículo 18 y al inciso a) del artículo 19.
- b) En las cuestiones y bajo la forma determinada en el artículo 17.
- c) En todos los casos en que le sea requerida su opinión por el Presidente.

ARTICULO 12 - El Consejo de Administración sesionará con más de la mitad de sus miembros. Su pronunciamiento será el que haya recibido la adhesión de la mayoría y revestirá el carácter de un dictamen, correspondiendo la decisión final al Presidente.

No obstante toda vez que éste se oponga a una actitud del Consejo, deberá dejar constancia de acta por escrito y detalladamente sobre las razones y fundamentos de clara eficiencia o beneficio empresarial que lo existieron en su actitud. También se dejará constancia en actas de la disidencia de algún miembro.

Los miembros del Consejo serán responsables con el Presidente en aquellas decisiones que concuerden con su asesoramiento.

En el caso del artículo 17 incisos a) y b), la decisión final corresponde

únicamente al Consejo.

ARTICULO 13 - El Consejo de Administración será convocado por el Presidente quién presidirá la sesión. Será secretario a efectos de la confección de actas, archivo de registros y trámites, el secretario General de FERRO CARRILES ARGENTINOS. Los funcionarios a que se refiere el artículo 33 deberán ser citados para concurrir a todas las reuniones del Consejo de Administración.

ARTICULO 14 - El Presidente, Vicepresidente Ejecutivo y los Directores, responderán personal y solidariamente por el irregular desempeño de sus funciones. Quedarán exentos de responsabilidad quienes no hubieran participado en el acto violatorio de disposiciones legales o reglamentarias o hubiesen dejado constancia de su disconformidad o disidencia.

La eficiencia de la gestión administrativa se juzgará por el Poder Ejecutivo a través de los resultados y rendimientos, y las deficiencias que se estableciere serán causales de remoción de las autoridades o agentes que incurran en ellas.

REGIMEN DE CONTRATACIONES

ARTICULO 15 - FERROCARRILES ARGENTINOS efectuará las contrataciones conforme a los principios básicos de publicidad y competencia de precios, de acuerdo a las normas de la presente ley, debiendo asimismo ordenarse el régimen a que deberán ajustarse los proveedores, especialmente en lo refe-

rente a capacidad técnica, solvencia moral y financiera. Los procedimientos de licitación se regirán por el reglamento que sancione el Presidente de FERROCARRILES ARGENTINOS. En sus relaciones con terceros, FERROCARRILES ARGENTINOS se regirá exclusivamente por el derecho privado. Se consideran terceros no solamente las personas jurídicas privadas, sino también el Estado Nacional, provincias y municipios cuando actúan como personas de derecho privado.

ARTICULO 16 - FERROCARRILES ARGENTINOS ajustará su accionar en la materia a los procedimientos corrientes de licitación pública o privada y contratación directa según convenga o se adapte mejor a los intereses de la gestión empresarial. La Presidencia, en consulta con el Consejo de Administración y conforme a lo establecido en el artículo 4º, inciso b) y el artículo 11, ordenará el régimen en materia de contrataciones, delegando en cada uno de los niveles, las facultades que correspondan a efectos de facilitar una adecuada agilidad en la gestión y un correcto escalonamiento de las atribuciones.

ARTICULO 17 - El Consejo de Administración tendrá la decisión final e intervendrá obligatoriamente en los casos siguientes:

- a) Licitaciones públicas por más de **QUINIENTOS MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL (m\$ n 500.000.000). -**
- b) Contrataciones directas por más de **CIEN MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL (m\$ n 100.000.000. -).**

Las contrataciones inferiores a las mencionadas en los precedentes incisos podrán ser efectuadas por el Presidente, siendo facultativo de éste recabar o no la opinión del Consejo, tal como se dispone en el artículo 9 incisos c) y d).

Dichos montos podrán ajustarse en la forma que determine la reglamentación de esta ley cuando las circunstancias así lo aconsejaren en beneficio del quehacer empresario.

La decisión del Consejo se tomará por simple mayoría de votos, votando el Presidente sólo en caso de empate.

REGIMEN DE EXPLOTACION

ARTICULO 18 - Sin perjuicio de las facultades y deberes que le corresponden de conformidad con leyes y disposiciones reglamentarias que no se opongan a la presente ley, en la aplicación de su régimen de explotación, FERRO-CARRILES ARGENTINOS podrá:

- a) Proponer al Poder Ejecutivo la habilitación, clausura temporaria o definitiva y el levantamiento o reubicación de ramales, desvíos, y otros servicios. La Secretaría de Estado de TRANSPORTE, dará intervención a los organismos especializados que determine la reglamentación, a fin de resolver sobre las propuestas dentro de un plazo de CIENTO VEINTE (120) días a contar desde la elevación efectuada por FERRO-CARRILES ARGENTINOS.

En aquellos casos en que las propuestas se relacionen con la clausura y levantamiento de ramales, si fueran rechazadas, deberá determinarse por el Poder Ejecutivo a qué cuenta se transferirá el déficit resultante de su mantenimiento.

- b) Establecer las normas técnicas relativas a los materiales y elementos de uso y consumo de FERROCARRILES ARGENTINOS, determinando la cantidad y características correspondientes y los requisitos para librarlos y mantenerlos en servicio, así como su radiación y baja.
- c) Solicitar del Gobierno Nacional la declaración de utilidad pública de los bienes necesarios para el tendido de nuevas líneas o ampliación de las existentes y promover los procedimientos judiciales de expropiación de los mismos.
- d) Establecer en base a estudios técnico-económicos el horario, la corrida y composición de los trenes de todo tipo, así como la tripulación y velocidad a emplear. En el caso de los horarios de trenes de pasajeros, mixtos y de servicios de encomienda se requerirá la aprobación de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, salvo que se trate de cambios o modificaciones menores que no alteren la estructura básica del servicio.

El tipo de protección y señalamiento a darse en los pases a nivel existentes o a crearse se establecerán de acuerdo a las normas que al efec

to establezca la Secretaría de Estado de TRANSPORTE en acuerdo con los demás organismos estatales, provinciales o municipales interesados.

- e) Atender las quejas de los usuarios. Las que no puedan ser satisfechas por FERROCARRILES ARGENTINOS se sustanciarán ante la Secretaría de Estado de TRANSPORTE.
- f) Habilitar al personal para la conducción de locomotoras y demás vehículos automotores ferroviarios, afectados al servicio público.
- g) Establecer, en relación con la función de Policía Sanitaria el organismo técnico que habrá de controlar los problemas vinculados con la salubridad o higiene (ambiental, de tránsito y expendio de materias primas y productos alimenticios, tránsito de animales vivos o sacrificados, etc.) conforme a una reglamentación que determinará específicamente, organización, facultades y competencia, siempre dentro de las normas, directivas o intervención, cuando corresponda, de los organismos del Estado competentes en la materia.

REGIMEN TARIFARIO

ARTICULO 19 - FERROCARRILES ARGENTINOS estará sujeto, en materia de tarifas, a las siguientes reglas de acuerdo a las cuales podrá:

- a) Determinar el nivel de las tarifas ordinarias y sus condiciones de aplicación y proponer a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE su apro-

bación.

- b) El pronunciamiento de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, debe rá efectuarse dentro de los treinta días corridos de su presentación, en caso contrario se entenderá que las tarifas propuestas han sido apro badas.
- c) Fijar, sin necesidad de homologación por la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, tarifas especiales, con precios reducidos de aplicación general, a los cargadores que se sujeten a las condiciones establecidas en las mismas, para los transportes que se realicen entre los puntos que en ellas se señalen.
- d) Otorgar, sin obligación de publicidad, reducciones sobre las tarifas en vigor, acordando igualdad de trato a todos los remitentes si, en las mis mas circunstancias en cuanto a clase de mercadería, riesgo, tonelaje y puntos entre los que se efectúa el transporte, se sujetan a idénticas condiciones, modo y forma de realizarlo.
- e) Celebrar contratos de transporte y acordar tarifas con usuarios que se comprometan a utilizar el ferrocarril en condiciones particulares es pecialmente pactadas.
- f) Celebrar convenios con empresarios de transporte y propietarios de material rodante ferroviario o de elementos complementarios del mis mo, para realizar servicios especiales o combinados.

tes, conjuntamente con el presupuesto patrimonial, económico y financiero correspondiente.

ARTICULO 23 - Los presupuestos y planes de acción a desarrollar durante el ejercicio respectivo, deberán adecuarse en cuanto a su confección, ejecución, procedimiento y plazos de elevación para su aprobación por el Poder Ejecutivo, a las normas que establezca la reglamentación.

ARTICULO 24 - El ejercicio económico-financiero comenzará el 1º de enero y terminará el 31 de diciembre de cada año; a esta última fecha se confeccionará la Memoria y se practicará el Balance General y Cuadro Demostrativo de Ganancias y Pérdidas.

ARTICULO 25 - Los documentos previstos por el artículo anterior, deberán ajustarse a las disposiciones de carácter general que se dicten por el Poder Ejecutivo para la formulación de balances de Sociedades Anónimas y serán elevados al Poder Ejecutivo para su aprobación, conjuntamente con un informe de los Síndicos a que se refiere el artículo 33, con intervención de las Secretarías de Estado de HACIENDA y de TRANSPORTE.

La reglamentación establecerá dentro de qué plazos máximos deberá darse cumplimiento a lo establecido precedentemente como así también, con qué anticipación al momento de la elevación deberán ser puestos los documentos pertinentes en conocimiento de los Síndicos, a sus efectos.

ARTICULO 26 - Mediante entregas sin cargo de reintegro el Estado Nacio-

nal sufragará los déficits de explotación de FERROCARRILES ARGENTINOS que preventivamente surjan de los presupuestos confeccionados de conformidad con lo dispuesto por los artículos 22 y 23. Las entregas que el Estado Nacional efectuare de conformidad, serán rendidas anualmente por FERROCARRILES ARGENTINOS.

ARTICULO 27 - Cuando el Estado Nacional deba contribuir a la realización de los planes de inversión que apruebe el Poder Ejecutivo, lo hará a través de aportes de capital.

ARTICULO 28 - En los casos en que la propuesta del artículo 18, inciso a) se relacione con la clausura y levantamiento de ramales que resulten anti-económicos y aquélla fuera rechazada, el Estado Nacional determinará cómo se sufragará el déficit resultante de su mantenimiento. Asimismo, cuando en razón de decisiones del Gobierno Nacional, FERROCARRILES ARGENTINOS deba cumplir con actividades no rentables o se rechacen las tarifas que proponga, el Estado Nacional le reintegrará los importes correspondientes a las pérdidas provocadas. Del mismo modo se proveerá, en los casos en que se dispongan por el Poder Ejecutivo adquisiciones obligatorias a proveedores estatales o particulares, cuyos precios no fueren los más convenientes en relación con los de otras plazas. La aplicación de este artículo se ajustará a las condiciones que establezca la reglamentación.

ARTICULO 29 - Los déficits que respondan a las causales del artículo anterior, no deberán ser imputados a los resultados de explotación de **FERRO CARRILES ARGENTINOS**.

ARTICULO 30 - Si no obstante la oportuna elevación del plan de acción y presupuesto, al iniciarse un ejercicio no se hubieren aprobado ni rechazado total o parcialmente tales instrumentos, **FERROCARRILES ARGENTINOS** los pondrá transitoriamente en ejecución en cualquiera de los dos supuestos siguientes:

- a) Cuando se haya fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades y el plan de acción y presupuesto presentados no superen dicha contribución, y
- b) Cuando no habiendo sido fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades, el plan de acción y presupuesto presentados contemplen un monto de contribución inferior al del ejercicio inmediato anterior o no contemplen contribución alguna.

ARTICULO 31 - Cuando en el curso de un ejercicio y por causas de fuerza mayor, **FERROCARRILES ARGENTINOS** debiera afrontar compromisos superiores a los autorizados en su presupuesto, procederá a reforzar las partidas respectivas en la forma que fije la reglamentación, si dicho exceso no comporta una contribución adicional del Tesoro Nacional. En caso contrario, la modificación deberá ser elevada a consideración del Poder Ejecutivo.

CONTRALOR - SINDICATURAS Y AUDITORIA EXTERNA

ARTICULO 32 - El contralor de eficiencia en la gestión de FERROCARRILES ARGENTINOS será ejercido por el Poder Ejecutivo a través de las Secretarías de Estado de TRANSPORTE y de HACIENDA, mediante los Síndicos y procedimientos a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO 33 - El Poder Ejecutivo, a propuesta de las Secretarías de Estado mencionadas en el artículo anterior, designará a dos Síndicos Titulares y sus respectivos suplentes con las mismas atribuciones y deberes establecidos para ellos en el Código de Comercio, en cuanto se adecúen a la naturaleza de FERROCARRILES ARGENTINOS. Sin perjuicio de estas atribuciones les corresponderá en particular:

a) Al Síndico de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE:

- 1) Analizar e informar a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE acerca de la gestión empresarial en todo lo que haga a la eficiencia operativa y al estado de cumplimiento de los planes, dentro del marco de referencia de la política general de transporte y toda vez que lo juzgue conveniente.**
- 2) Verificar el cumplimiento de las leyes y decretos relativos a la prestación del servicio público.**
- 3) Informar a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE acerca de los actos de las autoridades de FERROCARRILES ARGENTINOS que no encuadren en su competencia legal o reglamentaria.**

La toma de conocimientos que hiciere el Síndico de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE de las medidas dispuestas por las autoridades de FERRO CARRILES ARGENTINOS, equivaldrá a la comunicación que por esta Ley o por la Ley 2873, decretos y resoluciones dictadas en su consecuencia, debiere efectuarse a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE o a sus dependencias.

b) Al Síndico de la Secretaría de Estado de HACIENDA:

- 1) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA acerca del cumplimiento del plan de acción y presupuesto cuando lo estime necesario.
- 2) Informar y diagnosticar acerca de la situación y gestión patrimonial, económica y financiera de FERROCARRILES ARGENTINOS, tanto en oportunidad de la elevación de la Memoria, Balance General y Cuenta de Ganancias y Pérdidas como cuando lo estime conveniente.
- 3) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA la necesidad y oportunidad de los requerimientos de fondos que efectúe al Tesoro Nacional.
- 4) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA acerca de los actos que comporten transgresión al ordenamiento legal financiero de FERROCARRILES ARGENTINOS.

ARTICULO 34 - Las autoridades de FERROCARRILES ARGENTINOS están obligadas a facilitar las tareas de análisis y control de gestión a cargo de los Síndicos a este objeto deberán:

- a) Mantener actualizados los registros contables principales y auxiliares.
- b) Remitirles todos los informes y antecedentes que requieran para el ejercicio de sus funciones.
- c) Facilitarles el libre acceso a todas las dependencias, libros y comprobantes.
- d) Proporcionarles los medios materiales necesarios para el cumplimiento de sus tareas.

ARTICULO 35 - Los Síndicos y el personal de su dependencia, percibirán las retribuciones que les fije el Poder Ejecutivo y éstas serán incluidas en el presupuesto de FERROCARRILES ARGENTINOS. La reglamentación fijará los requisitos e incompatibilidades que serán tenidas en cuenta para la designación de los Síndicos.

ARTICULO 36 - El contralor de legitimidad y del régimen contable, será ejercido por un órgano de auditoría externa en la forma que determinará el Poder Ejecutivo.

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 37 - Toda transferencia de bienes de FERROCARRILES ARGENTINOS a favor de dependencias del Estado Nacional, provincias, municipali-

dades, empresas del Estado o sociedades anónimas con participación estatal, deberá ser consentida por aquélla y se efectuará a título oneroso, sobre la base del valor actualizado del bien.

ARTICULO 38 - FERROCARRILES ARGENTINOS estará exento del pago de contribuciones, impuestos, recargos cambiarios o sobreprecio para la constitución de fondos y de tasas de carácter nacional, provincial o municipal. Exceptúase el pago de tasas que correspondan a servicios efectivamente prestados, que hubieran sido requeridos por la Administración Ferroviaria. Asimismo, se hallan liberados de los citados tributos las actividades publicitarias y explotaciones comerciales, que se cumplen por la propia administración ferroviaria o por terceros que hubieren contratado con ella, y que se efectúan dentro de las estaciones, zonas de vía y demás bienes ferroviarios afectados a la explotación. Respecto de dichos terceros la exención no alcanzará a los impuestos y tasas de carácter nacional.

ARTICULO 39 - FERROCARRILES ARGENTINOS no podrá ser declarado en quiebra. El Estado Nacional garantiza el pago de sus deudas y sufragará, con cargo a rentas generales, los déficits que se produzcan de acuerdo con las previsiones de los artículos 26 y 27 de la presente Ley.

ARTICULO 40 - En la locación u ocupación de bienes de **FERROCARRILES ARGENTINOS** no serán de aplicación las leyes sancionadas con carácter de emergencia sobre arrendamientos urbanos y rurales.

ARTICULO 41 - No serán de aplicación a FERROCARRILES ARGENTINOS las disposiciones de las leyes de contabilidad, de obras públicas, de empresas del Estado y normas reglamentarias o complementarias de las mismas.

ARTICULO 42 - La presente Ley tendrá carácter transitorio para FERROCARRILE ARGENTINO y regirá mientras dure la situación especial en que su conducción superior esté integrada por personal militar en situación de actividad, prerrogándose, sin embargo temporalmente su vigencia aún frente a nuevas situaciones, mientras las autoridades competentes no adopten las providencias del caso, para el imperio de un nuevo status legal.

ARTICULO 43 - La reglamentación de esta Ley, en aquello que corresponda, será proyectada y elevada con intervención de FERROCARRILES ARGENTINO y de las secretarías de Estado de HACIENDA y de TRANSPORTE.

ARTICULO 44 - Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Firmado:

**Juan Carlos Onganía
José María Dagnino Pastore**

APENDICE 2

PLAN DE MEDIANO PLAZO

DECLARACION DE OBJETIVOS

OBJETIVOS TECNICOS, OPERACIONALES, DE REGIMEN EMPRESARIO Y DE DESARROLLO HUMANO

Se buscará brindar un servicio de alta calidad al menor costo total posible. Ello implica ofrecer seguridad, regularidad, velocidad y comodidad en el servicio, a través de instalaciones, equipos, métodos de trabajo, sistemas operacionales y régimen empresario que permitan el menor costo total posible.

Por lo tanto, se pueden agrupar tales objetivos técnicos, operacionales y de régimen empresario, destacando desde ya que esta división u otra igualmente válida que pudiera hacerse, tiene únicamente una finalidad de ordenamiento, ya que todos los objetivos están profundamente conectados entre sí y actúan cada uno como condicionante de los demás.

OBJETIVOS TECNICOS

Renovar las instalaciones y el equipo cuyo vida deba considerarse vencida por la acción del tiempo y/o del uso, la falta de conservación y mantenimiento adecuados o por la obsolescencia técnica.

Las renovaciones e incorporaciones abarcarán la vía, instalaciones de seguridad, material tractivo, automotor y remolcado, talleres y depósitos, estaciones, almacenes, comunicaciones y equipos auxiliares. Su ejecución implicará la adopción de las mejoras tecnológicas que la experiencia nacional e internacional pone hoy a disposición del transporte ferroviario, coleccionadas con enfoque de integración técnica y operacional de las diversas áreas y con riguroso criterio de la rentabilidad económica que su introducción a F. A., en sus condiciones reales, signifique para la Empresa.

OBJETIVOS OPERACIONALES DE EXPLOTACION

Introducir y asegurar el uso en F. A. de sistemas y procedimientos de trabajo en todas las áreas, que permitan satisfacer las aspiraciones y necesidades de la demanda del desplazamiento de bienes y personas, llevando a optimizar, al mismo tiempo, el rendimiento económico de la explotación.

Ello abarcará la adopción de nuevas modalidades de trabajo, como es la complementación del transporte ferroviario con otros medios de transporte (autotransporte, aerovía, hidrovía, metropolitanos, etc), incluyendo la posibilidad del transporte puerta a puerta y del tráfico de letes; los trabajos de clasificación de vagones y de mercancías; el control de tráfico; la eg

renovación y conservación de vía; la construcción y conservación de edificios y estaciones; los sistemas y procedimientos para las reparaciones de todo material móvil; el ordenamiento, especialización y agrupación de los talleres; las instalaciones de seguridad; la selección de una política integral de abastecimiento, etcétera.

Aún siendo obvio, debe señalarse que cada una de las nuevas modalidades de trabajo que se incorpore o de las anteriores que se decida mantener, deberá ser la adecuada para los equipos y/o las situaciones a las que se aplique; su adopción no implicará supuestos que no se den ni se puedan dar en F. A. , y no presentarán exigencias financieras o de otro orden que resulten excesivas al régimen de la Empresa.

Dicho en términos comunes: deberán ser aptas, factibles y de costo aceptable, entendiendo costo en su sentido más amplio.

Se advierte la íntima y total interrelación de estos objetivos operacionales con la renovación de instalaciones y equipos a que se refiere el párrafo anterior, así como con las necesidades de implantar una coherente política de capacitación de personal y con la estructura orgánica y funcional en su totalidad.

OBJETIVOS DEL REGIMEN EMPRESARIO

Internamente, establecer una estructura orgánica y funcional que le permita actuar con criterio moderno de Empresa, es decir, asegurar un funcionamiento ágil y eficiente, basado en una correcta atribución de funciones y responsabilidades y de delegación de autoridad; en la adopción, en todo lo posible, de decisiones programadas; en un sistema de comunicaciones rápido, depurado y veraz que asegure al nivel superior un conocimiento fiel y actualizado en la Empresa, particularmente de los resultados económicos de gestión, y que lleve a los niveles ejecutivos el conocimiento de las decisiones superiores en forma eficiente.

Todo ello sobre una base dinámica que permita su permanente adecuación, según resulte de la correspondiente realimentación informativa, incluyendo en dicha adecuación las modificaciones de la estructura misma.

La estructura orgánica y funcional incluirá la implantación de un sistema de ingreso, egreso, promoción y capacitación de personal que permita restituir a la condición de ferroviario, en todos sus niveles, la estimación que significara en otras épocas y disponer del potencial humano indispensable para la consecución de los objetivos en todos los terrenos.

OBJETIVOS DE ORGANIZACION Y DESARROLLO HUMANO

Replantear y reorganizar toda la función personal.

Concebir el ferrocarril del futuro (desde el punto de vista de la función personal) impone un planteo prospectivo; acaso el más delicado y difícil, por lo mismo que significa una petición de principios respecto del hombre actual y del de mañana. En ese orden de ideas, se considera que la clave del problema está implícita en las grandes tendencias actuales: la de la Empresa como un ente con creciente contenido social; y la del hombre, con crecientes necesidades de contenido espiritual.

Acorde con esta filosofía, la Empresa se propone una meta que es -de por sí- una clara expresión de principio: LA DE DESARROLLO HUMANO, según la cual se intentará conciliar las aspiraciones humanas con las metas de la Empresa.

Para implementar tal objetivo, se llevará la acción simultáneamente en dos direcciones, por ser ambas interactuantes: la de Administración de Personal y la de Formación.

En lo concerniente a Administración de Personal, se introducirán funciones sin precedentes en la Empresa: dimensionamiento humano de la estructura (manual de descripción y evaluación de puestos); administración

de remuneraciones; comunicaciones; evaluación de desempeño; potencial y desarrollo humano.

En lo concerniente a Formación, se implementará el sistema que permita introducir los cambios que los anteriores objetivos (técnicos, de explotación y de régimen) se proponen. Esta acción demandará una ingente acción formativa, en apoyo de la cual será preciso constituir sendos Centros de Formación Profesional con los que actualmente la Empresa no cuenta.

REALIZACION DE LOS OBJETIVOS

La realización de los objetivos del régimen empresario y de los objetivos técnicos y operacionales se llevará a cabo teniendo en vista el objetivo empresario fundamental de mejorar el rendimiento económico de la explotación.

En lo externo, dentro de un sistema coordinado del transporte nacional, serán objetivos fundamentales obtener la máxima autonomía real en la gestión de la Empresa y contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo económico nacional.

Esta contribución se ejerce en dos formas:

- a) En su aspecto primordial de fundamental medio de transporte.

- b) En su función de ente económico de primera magnitud que moviliza y estimula la actividad económica general por su acción directa en el consumo de materiales y energía, en el empleo de mano de obra, en la compra de equipo y contratación de trabajos que afectan a importantes y diversificados sectores de la economía del país.

les pasarán a decisión del Poder Ejecutivo Nacional para determinar su clausura o mantenimiento subvencionado de su explotación.

Estas prioridades han permitido, asimismo, encarar la elaboración de un plan a ejecutar en el período 1971 a 1975, cuyas etapas abarcan el estudio de 5.112 km. para 1971, 4.634 km. para 1972, 4.974 para 1973, 5.122 km. para 1974 y 5.148 km. para 1975.

Dado que el déficit mayor corresponde al F. C. G. Belgrano, se proyecta el estudio detallado de 9.629 km. de este ferrocarril en este lapso de cinco años.

El plan considerado es el que se detalla en las planillas anexas, fijando en él las líneas y/o ramales que han de tomarse para el estudio en detalle.

Los déficit de los sectores a estudiar, ascendieron en el año 1968, en millones de pesos moneda nacional, como se indica a continuación:

Año 1971	4.825
Año 1972	3.713
Año 1973	3.052
Año 1974	4.041
Año 1975	7.703

El total del déficit de estos sectores fue para el año 1968 de 23.334 millones de pesos moneda nacional.

Cabe señalar que el alto monto del déficit para los sectores a estudiar en el año 1975 se debe al hecho que en el año citado se encuentran incluidas las siguientes troncales:

- | | |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| F. C. G. Belgrano: | Pichanal-Avia Terai-Testado-L. Paiva-Rosario-Córdoba- San Francisco-Rosario |
| F. C. G. Urquiza: | Posadas-Caseros-Concordia-Basavilbaso-Ibicuy-Zárate-Federico Lacroze |
| F. C. G. Mitre: | Tucumán-La Banda-Ceres-Gálvez-Rosario |

Simultáneamente a los estudios enunciados, la Dirección Técnica y la de Explotación, en coordinación con la Gerencia de Planeamiento y la Consultora Sofrerail, encararán la racionalización de cada área de la Empresa, continuando y ampliando los trabajos ya realizados.

CONCLUSIONES

Sintéticamente estos estudios han servido y servirán como elementos de juicio para la determinación de:

- a) Futura superred: superinfraestructura que funcionará como un río de carga alimentado por sus afluentes (ramales y caminos), sin precau-

ciones de alta velocidad, en óptimo estado. En consecuencia el centro de gravedad del esfuerzo de modernización y racionalización se volcará en ella.

- b) Sector de la red secundaria que pronostica como comercialmente apta y en la cual se realizarán serios esfuerzos de racionalización.
- c) Sectores de la red total determinables a priori como comercialmente no convenientes, cuyo déficit constituye un verdadero subsidio al usuario. En este caso se expondrá el problema (según sistema aceptado) al superior gobierno de la nación, quien ordenará su clausura o caso contrario determinará su continuidad en servicio cargando el déficit a un usuario especificado (bienestar social, fomento regional, defensa nacional u otro).

REDEMENTIONAMIENTO DE LA RED

ESTUDIO ZONAL DE DETALLE

La Metodología para el ESTUDIO ZONAL DE DETALLE se fue estructurando sobre la marcha del caso del sector "Villa María", es decir que a medida que se hacía el relevamiento de la zona iban surgiendo ideas sobre la forma de mejorar la eficiencia del sector, teniendo en cuenta, eso sí, muchos principios o recursos de racionalización de líneas aplicados en otros países, como Francia por ejemplo.

Los criterios y cursos de acción a seguir en el estudio de "Villa María", que deberán perfeccionarse al estudiar en el futuro otras zonas, son los siguientes:

A - Elección de un sector para el estudio

Se elegirá un sector que comprenda varias vías próximas, especialmente en zonas donde el ferrocarril esté muy desarrollado (malla densa de red); esto permitirá además de los estudios que caben en una línea aislada, la posibilidad de modificación de recorridos y/o combinaciones que:

- 1) Mejoren la calidad del transporte en sí.
- 2) Y/o permitan concentrar tráfico en una línea de alternativa aprove-

chando mejor una infraestructura y el personal afectado y debilitar otra línea de manera que ésta admita una racionalización drástica, (a condición de una modificación de sus métodos de explotación, que incluso pueden llevar a la necesidad de modificar reglamentaciones vigentes operativas y de trabajo).

La elección del sector "Villa María" se basó en su estructura: un gran cuadrilátero con vías interiores paralelas próximas lo que a priori insinuaba la posibilidad de alguna línea innecesaria o proclive a una racionalización profunda mediante una reestructuración del tráfico.

B - Relevamiento del sector

1) Recopilación estadística:

- del trabajo de estaciones, mes a mes
- personal de estaciones, calidad y cantidad
- personal de vía por km.
- horarios de trenes
- instalaciones (galpones - silos - depósitos de loc. - vías de clasificación, etc.)
- composición de trenes y tipo de tracción
- etc.

2) Visita a la zona en estudio:

- inspección visual
- toma de conocimiento de problemas, criterios y opiniones de los funcionarios afectados a la zona y jefes de estación.

C - Estudio y determinación de las medidas a recomendar

Si bien en este punto que es el más importante, no hay metodología concreta ya que dependerá de la experiencia y conocimiento profundo de la explotación ferroviaria por parte del analista así como su calidad "creativa" para encontrar soluciones, en el estudio de "Villa María" se han tenido en cuenta en especial una serie de principios, muchos de los cuales son aplicados en Francia, jugando con la posibilidad de adaptarlos a la zona en estudio total o parcialmente, de acuerdo a las posibilidades de la misma.

Algunos de estos principios pueden estar en pugna en una línea; de ahí la habilidad de sopesar los beneficios y perjuicios que traería aparejado cada uno.

Estos principios son:

- 1) Estudio de líneas de alternativa que permitan modificaciones de circulación que en el conjunto mejoren la calidad del servicio o reduzcan costos.
- 2) Modificación de composición de trenes que permitan un mejor apro-

vechamiento de la tracción y del personal de trenes.

- 3) **Modificación de horarios de trenes que permitan un mejor aprovechamiento del personal de las estaciones.**
- 4) **Explotación sin personal en estaciones de tráfico muy débil, siendo atendidas en lo que hace a la tarificación, contabilidad, etc. por estaciones vecinas.**
- 5) **Combinación del servicio del riel con la ruta para mejorar la calidad del servicio o reducir costos (reparto y recolección de encomiendas y/o lotes por camión, piggy-back, container, etc.).**
- 6) **Cuando la densidad del tráfico lo permite, eliminar tareas en algunas estaciones intermedias, como por ejemplo las de seguridad, con el fin de disminuir la dotación de estaciones.**
- 7) **Estudio de cargas de trabajo en estaciones para ajustar dotaciones.**
- 8) **Modificación de horarios para aprovechar mejor la rotación de coches y locomotoras.**
- 9) **Supresión del servicio de pasajeros cuando el tráfico es muy débil y existe ruta paralela transitable todo el año con servicio de ómnibus.**
- 10) **Reemplazar el servicio de trenes de pasajeros cuando el tráfico es extremadamente débil y no hay ruta paralela, o no sea transitable todo el año por trenes de carga con coches.**

- 11) Adecuar frecuencia de trenes de pasajeros a la demanda real y trenes de carga a las demandas estacionales.
- 12) En ramales de tráfico de carga muy débil, eliminar trenes regulares y hacer el servicio "a la demanda", es decir sólo cuando hay tráfico y en horarios que convengan a la disponibilidad de tracción, con posibilidad de hacer el servicio con una máquina de maniobra de una estación cabecera cercana.
- 13) En estaciones con tráfico débil pero muy estacional habilitarlas sólo durante estos períodos.
- 14) En ramales que tengan sólo servicio de cargas, utilizar el servicio de "lanzadera" que evita cruces y elimina tareas de seguridad en estaciones entre cabeceras, pudiendo suprimirse el personal en algunas estaciones a condición de hacer las maniobras en intermedia con el personal de trenes.
- 15) Concentrar tareas de Contabilidad en estaciones "centro" simplificando el trabajo de estaciones intermedias.
- 16) Eliminación de la circulación de trenes nocturnos por líneas secundarias para disminuir turnos de trabajo.
- 17) Reemplazo de trenes de pasajeros (coches y locomotora) de bajo aprovechamiento de la tracción por coches motores.
- 18) En líneas secundarias efectuar la venta de boletos con el personal

de trenes (guardas) eliminando esta tarea de las estaciones, lo que sumado a la eliminación de otras tareas, como seguridad, permite llegar a la supresión total del personal en algunas estaciones.

- 19) Posibilidad de cerrar un ramal a la circulación en día domingo para evitar personal de relevo.
- 20) Utilización de locotractores (locomotoras de baja potencia) donde el transporte de cargas es muy débil).
- 21) Utilización de agentes contratados para atención de estaciones secundarias que no estén afectadas a tareas de seguridad.
- 22) Economías en el cuidado de pasos a nivel.
 - supresión completa de personal
 - atención por la estación vecina
 - atención por los agentes de trenes
- 23) Economías de conservación de vías por reducción de velocidad en ramales secundarios.

D - Aplicación de las medidas recomendadas

Las medidas recomendadas en base a un detenido estudio de los principios anteriores, una vez aceptados necesitarán un segundo estudio de aplicación o ejecución. En esta etapa debe participar activamente la línea o región afectada con las distintas áreas de F. A. interesadas, dada la amplitud

de los recursos que podría llegar a la modificación de normativas operativas y de las leyes vigentes.

PERSPECTIVAS DE TRAFICO

GENERALIDADES

La estimación de las perspectivas de tráfico, base del plan de inversiones y de la evaluación financiera futura de F. A. está ligada a los factores siguientes:

a) Evolución de la actividad económica general del país y perspectivas del desarrollo de la producción de los productos que ocasionan importantes corrientes de tráfico, teniendo en cuenta las variaciones geográficas de tales corrientes y las modificaciones de los circuitos y métodos de comercialización.

b) Distribución óptima de los tráficos entre los distintos modos de transporte, fundada en una política tarifaria racional, tanto para el ferrocarril como para los otros medios de transporte y la aplicación de una política efectiva de coordinación de los transportes. Se desea que tal política sea rápidamente aplicada para obtener la asignación óptima de los recursos nacionales. En su informe de Enero de 1969, el Banco Mundial asesoró en el sentido que tendría que ser orientada tal política.

c) Puesta en marcha, a cargo del ferrocarril, de una mejora progresi-

va de la calidad del servicio ofrecido a la clientela y aplicación de una vigorosa política comercial que permita mantener o atraer hacia el ferrocarril, los tráficos que pueda atender en las mejores condiciones, para el beneficio de la comunidad. Las acciones necesarias son y serán aplicadas progresivamente.

Las diversas medidas encaradas en las diferentes áreas, serán aplicadas con eficacia y rapidez. En tal hipótesis, el presente estudio considera esencialmente, por una parte, la evolución de las perspectivas económicas y por otra, la incidencia de un aumento progresivo del nivel tarifario medio, a precios constantes, para lograr el equilibrio financiero a mediano plazo.

ACTIVIDAD ECONOMICA

El promedio de la tasa de incremento de la actividad económica, medida por el Producto Bruto Interno (PBI) en Argentina, dio de promedio el 2,4% anual, en precios constantes, durante el período 1960-1968 y un promedio del 3,5% para los tres últimos años. Para el futuro se estima una tasa del 5,5% (plan de desarrollo 1970-1974) que parece optimista.

Estudios recientes sobre el equilibrio y el crecimiento (1) han demostrado que existe una relación entre la tasa del "crecimiento equilibrado" (c)

de la economía y la 'tasa de inversiones brutas internas' (i). En primera instancia, una relación simple sería la siguiente:

$$i = (C + a) \frac{K}{Q} \quad (2)$$

Donde

a = tasa de amortización

K/Q = coeficiente de capital

Para un país cuya industria comienza a desarrollarse, se puede admitir: una primera estimación mínima: a = 0,02. En el curso de los tres últimos años, K/Q ha sido, en Argentina alrededor de 3 aproximadamente. Este valor corresponde a los resultados de los estudios realizados por diversos países con niveles de industrialización similares.

Por otra parte, en el transcurso de los cuatro últimos años los datos del desarrollo económico en la Argentina, han sido los siguientes (millones de \$ Ley 18.188 a precios 1960):

<u>AÑOS</u>	<u>Producto Bruto Interno</u>	<u>Inversión Bruta Interna</u>
1966	11.467	2.606
1967	11.698	2.677
1968	12.231	2.378
1969	13.075	2.774
Promedio:	12.118	2.309

Tenemos entonces:

$$i = \frac{2.309}{12.118} = 0,190$$

$$c = \frac{0,190}{3} - 0,02 = 0,04$$

Nos parece prudente, retener una tasa anual del 4% para el crecimiento "equilibrado" de actividad económica en la Argentina, a mediano plazo.

(1) Harrod (Harvard USA)

p. Massé: "los dividendos del progreso" (Seuil, Paris 1969)

L. Stoleru: "Equilibrio y crecimiento económico" (Dunod, París, 1967)

(2) Relación del capital neto productivo, invertido (K) y la producción (Q).

METODOLOGIA DE LA ELABORACION DE LAS PREVISIONES DE TRAFICO

El estudio de las perspectivas de tráfico ferroviario ha sido realizado según estos tres métodos.

1 - Estudio macro-económico del tráfico ferroviario, tanto cargas como pasajeros, según el método elaborado desde hace diez años por la "Unión Internacional de los Ferrocarriles" (UIC) y ya experimentado en varios

países. Se ha realizado un análisis estadístico del tráfico ferroviario por el método de "regresión múltiple", teniendo en cuenta los dos factores siguientes:

- actividad económica general, representada por el Producto Bruto Interno (PBI) a precios constantes,
- nivel tarifario promedio de los ferrocarriles, expresado por el producido medio de la tonelada-kilómetro o de pasajero-kilómetro, también a precios constantes.

Este análisis permite evaluar las "elasticidades" tráfico/PBI y tráfico/nivel tarifario y construir modelos "condicionales" (es decir que las proyecciones están fundadas en las hipótesis del desarrollo económico y de nivel tarifario) y "aleatorias" (es decir aclarando el margen de incertidumbre).

La experiencia muestra que la incidencia de los dos factores considerados es muy preponderante, por lo menos a mediano plazo. Además, se puede observar una desviación, resultante de modificaciones estructurales, pero cuya incidencia a mediano plazo no es importante.

2 - Estudio sectorial del tráfico de cargas, sobre una treintena de productos, los cuales representan un 70% del tráfico ferroviario.

3 - Estudio macro-económico del conjunto de los transportes terrestres de carga: ferrocarriles, transportes automotores; este estudio permite verificar la coherencia de los resultados de los estudios precedentes.

PREVISIONES DE TRAFICO DE CARGAS

ESTUDIO MACRO-ECONOMICO

Como lo muestra el gráfico que figura en el anexo 1, el tráfico de carga de los ferrocarriles argentinos ha disminuido notablemente desde 1959 a 1963, pero particularmente en 1962, año en el cual se presentaron grandes dificultades sociales. Como este período no puede ser considerado como significativo, el estudio estadístico ha sido realizado sobre el período 1963-1968, o sea 6 años, lo que es considerado, generalmente, como suficiente para obtener una buena estimación de las elasticidades.

El anexo 1 da el resultado de este análisis, que es muy significativo, así como el modelo matemático obtenido para la evaluación de las perspectivas de tráfico en relación con la actividad económica y el nivel tarifario.

Este análisis conduce a las elasticidades siguientes:

tráfico/PBI : 1,23

tráfico/nivel tarifario: - 0,68

La sensibilidad del tráfico, con respecto a la actividad económica, es normal para un país que se encuentra en vías de industrialización; muestra el papel importante que tiene que seguir jugando el ferrocarril en los transportes del país.

La sensibilidad al nivel tarifario es alta, y muestra claramente que el ferrocarril está sometido a una competencia muy fuerte. Esta elasticidad tarifaria impone un manejo de las tarifas con mucha precaución, y hacer preceder toda manipulación tarifaria, con un estudio muy detallado.

Aplicando el modelo propuesto, y con las hipótesis adoptadas (crecimiento de la actividad económica: + 4% por año; aumento del promedio de la tonelada kilómetro: + 2% por año) el tráfico ferroviario alcanzaría, en 1975, 16,3 mil millones de toneladas kilómetro, con una incertidumbre estadística de $\pm 0,3$ mil millones.

Esta estimación supone que no se producirán modificaciones estructurales importantes en las técnicas y la organización de los transportes. En efecto, si la estimación de las elasticidades, sobre series históricas, involucra la incidencia de otros factores, no explicados pero que evolucionan gradualmente: presión en la competencia, calidad del servicio ofrecido, costumbre y gustos de la clientela, etc., ella no permite prever ni las fluctuaciones que se derivan, ni los cambios bruscos de estructura.

ESTUDIOS SECTORIALES

Para confirmar el estudio macroeconómico, aclarar las condiciones particulares de los transportes y obtener una localización geográfica de las previsiones hechas, se ha procedido a un examen de las perspectivas de producción y de transporte de las principales mercaderías. Este ensayo, no constituye un "estudio de mercado", pero las informaciones obtenidas podrán servir de punto de partida para encuestas más amplias sobre las tarifas a aplicar, los plazos de despachos, la regularidad, las condiciones de servicio, etcétera. Este estudio, que fue hecho sobre unos 28 productos, permite definir los objetivos a obtener por el ferrocarril y precisar los esfuerzos que deben hacerse por el servicio comercial en los diferentes sectores económicos.

Diversas encuestas y estudios fueron hechos por un grupo de trabajo, integrado por representantes de F.A. y SOFRERAIL. Las conclusiones se obtuvieron en conjunto.

Para cada uno de los productos considerados, el estudio se compone de las etapas siguientes:

a) Estimación, para cada producto, de las elasticidades del tráfico ferroviario con respecto a la producción (E_p) y del producto medio de la to-

nelada-km. en precios constantes (Et). El conocimiento de la sensibilidad del tráfico con respecto a las variaciones tarifarias, en precios reales, es en efecto, muy útil para conducir a una acción comercial eficaz.

En algunos casos, se ha constatado que la correlación tráfico/producción no era significativa, desde el punto de vista estadístico. En tales casos, se ha estimado una tendencia global de evolución (% por año) siendo eliminada la influencia del nivel tarifario.

b) Evaluaciones, de acuerdo a las encuestas efectuadas ante los organismos técnicos y estatales interesados, de las perspectivas de desarrollo de varios productos, cada vez que fuere posible.

c) Examen de los niveles tarifarios, que podrán eventualmente ser aplicados, teniendo en cuenta los costos marginales de la situación del mercado de los transportes y la sensibilidad tarifaria. Para eso, se ha procedido a la estimación de un costo marginal de desarrollo (incremental cost) compuesto de todos los gastos financieros y particularmente los destinados a hacer frente a un aumento del tráfico. Este costo marginal ha sido calculado para cada uno de los productos estudiados, teniendo en cuenta la distancia promedio y la carga promedio del vagón. Estos costos han sido comparados con los producidos promedios obtenidos en el curso del año 1967, lo que ha permitido calcular cuales serían las posibilidades de variaciones

de las tarifas según las recomendaciones del Banco Mundial.

d) Evaluación de las previsiones de tráfico ferroviario, con ayuda de las informaciones expresadas anteriormente.

e) Corrección eventual de las estimaciones econométricas, teniendo en cuenta, por una parte, las modificaciones estructurales relacionadas con la localización geográfica de las producciones, y por otra parte, los tráficos que se pueden recuperar por el ferrocarril, luego de una mejora de las condiciones de servicios actuales.

f) Por fin, estimación pragmática de las perspectivas de tráfico, en el caso donde el análisis econométrico no haya conducido a resultados significativos. En ese caso se encuentran generalmente factores coyunturales y una cierta inestabilidad del mercado en el sector interesado.

BIBLIOGRAFIA

Economía de los Transportes

M. R. Bonavía

Editorial: Fondo de cultura económica - 1956

Creación del Fondo Nacional del Transporte

FADEAC - 1969

La economía de los transportes en los programas de desarrollo

Paul Bourrieres

Editorial: Instituto para el desarrollo económico - BIRF - 1964

Economía del Transporte y la Energía

Ing. H. J. C. Grupe

Editorial: Macchi - 1971

Economía del Transporte

Fondo Cultura Económica - Ed. México 1964

Memoria del Banco Central de la República Argentina

1940

Ley 2873 - Reglamento General de FFCC

Transportes Argentinos

Plan de largo Alcance - 1962

Plan de Mediano Plazo

1970

Introducción

Ed.: J. J. Guaresti (h) - 1971

NOTA ACLARATORIA

Referencia bibliográfica que está transcrita y/o utilizada en el texto del trabajo:

Capítulo I : Párrafo 3 a 5 Paul Bourrieres "La Economía de los Transportes en los programas de desarrollo". Página 27. Instituto de Desarrollo Económico B.I.R.F. Washington D.C. 2da. Edición 1964.

Capítulo II : Los datos no han extraído de distintas estadísticas y trabajos provenientes del Ministerio de Economía, CONADE y Ferrocarriles Argentinos.

Capítulo III : Pág. 19. Transportes Argentinos. Plan de largo alcance. Editorial Kraft 1961. Datos actualizados fuente Ferrocarriles Argentinos. Página 39. Fuente: Informe del Banco Mundial 1969, Sección 1/5.

Capítulo IV : Decreto 3939/56. Ley 18.100

Capítulo V : Páginas 56/57. Informe Banco Mundial 1969. Tablas 1-2. 1.3.

Capítulo VI : Memoria y Balance Ferrocarriles Argentinos 1968. Página 19.
Memoria y Balance Ferrocarriles Argentinos 1969. Página 66.

Capítulo VII: Página 68, último párrafo. Memoria Banco Central de la
República Argentina, 1940. Página 70. Transportes Argen-
tinos. Plan de Largo Alcance. Editorial Kraft. 1961.
Página 11.

ANTECEDENTES Y CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE EN GENERAL

El transporte de bienes materiales implica dos factores, un vehículo o unidad de transporte y un medio en el cual o sobre el cual moverse. La elección del medio determina el tipo y la construcción del vehículo. A través de un país geográficamente muy accidentado el "vehículo" sólo puede ser un animal o el hombre.

El modo de transporte más elemental ha sido en consecuencia el porteo, que aún se practica en países mecanizados, para distancias muy cortas o en determinados casos, cuando el vehículo no puede acceder a la mercancía.

El porteo que era, hasta hace poco tiempo muy utilizado en las regiones más pobres de Europa Central, África, América y Asia, es un procedimiento caro y fatigoso que utiliza energía humana en demasía, sin producción directa de riqueza, y tiende a desaparecer en países pobres en elemento humano, y apenas se utiliza en la preparación de vías de comunicación.

Ya en este rudimentario estadio del transporte, aparecen las estructuras principales que subsisten aún, habiendo sufrido modificaciones que no han alterado la esencia pero sí las formas, como por ejemplo:

- a) el transporte privado por los productores (campesinos)

- b) el transporte privado por los comerciantes (buhoneros)
- c) el transporte público por transportistas profesionales.

Un primer perfeccionamiento técnico del porteo suprime la sacudida producida por la marcha, mediante el empleo de un balancín, que puede ser llevado por un sólo individuo, con carga en cada extremidad, o por dos, con la carga en el centro, todavía se lo utiliza en las regiones superpobladas de Asia y en Japón.

Pero no es una forma de transporte factible de organizarse de modo que se reduzcan los costos, sino que resulta demasiado onerosa para el transporte de mercancías, que no sean de reducido volumen y alto valor.

El paso siguiente hacia un transporte más eficiente, fue la obtención de una unidad con mayor capacidad de carga y más económica. Y es aquí donde surgió la distinción entre los vehículos que pueden usar los caminos provistos por la naturaleza y aquellos que precisan una ruta artificial.

Se pueden clasificar los medios de transporte en dos grandes grupos, los que usan rutas públicas -abiertas a todos: mar, ríos, aire- y los que se sirven de rutas privadas, tales como los canales o los ferrocarriles.

Las carreteras ocupan una posición intermedia, puesto que no

se reservan para ningún tipo determinado de transporte, y es con en general propiedad privada.

La distinción más importante entre los medios de transporte que utilizan rutas públicas y aquellos que usan las privadas, consiste en la cantidad de capital inicial necesario antes de que puedan usarse.

El que una comunidad pueda emplear grandes recursos en comprar sus empresas que rinden ganancias directas, pero que a su vez, permitan grandes economías en la producción, dejando de esta manera, un exceso libre para ser empleado en otras actividades es una medida del adelanto de la misma.

De este tipo, son, en buena medida los gastos realizados en la mejora de los medios de transporte.

Ya antes de la construcción de caminos, se explotaron los ríos naturales tanto como fue posible (mule y río) por cuanto este tráfico entró en un desarrollo menor de capital y mayor flexibilidad en los resultados aún antes del adelantamiento de la propulsión a vapor, los ríos, podían clasificarse en grupos que correspondían a la división actual de buques de línea y de transporte, (los que se dedican a un servicio regular, y los que buscan la carga allí donde la pueden encontrar).

En la hidrovia aparece primero el cabotaje fluvial, luego el costero y cuando la demanda de transporte es masiva, se comienza a pensar en pasar de la hidrovia natural a la hidrovia artificial. Para poder llegar al río, en determinados casos, se hace necesario extender el canal en el territorio superior. La resistencia al desplazamiento es en todos los casos de 1/2 kg. por tn. de arrastre y para lograr superarla se necesita una potencia mínima de 0,25 H.P por Tn.

El próximo problema planteado es la dimensión de la unidad de tráfico, que resultaba limitado para las construcciones de la época en 300 a 500 Tn., tanto para unidades fluviales como para las de los canales.

Se llega entonces al máximo en cuanto al móvil ya que la hidrovia es prácticamente ilimitada en cuanto al transporte -cuanto más se aumenta la capacidad del móvil, más se incrementa la utilidad de los hombres que lo manejan y la energía que necesitan aparece menos absorbida por factores fijos.

Pero la hidrovia es ingenierilmente viable para terrenos llanos o ligeramente ondulados, ya que los terrenos montañosos le están vedados; una de las restricciones es la limitación geográfica, otra es la provisión de agua, es decir, es necesario asegurar siempre un caudal de agua suficiente para posibilitar el desplazamiento del buque y por último la limitación climá-

tica, al norte y al sur las aguas se congelan y por otra parte en algunas zonas, hay en determinadas épocas un crecimiento tal de su caudal, que llega a anegar grandes extensiones de tierra.

Al mismo tiempo y por estas razones, es la vía que soporta una mayor servidumbre de ruptura, es decir, la que limita más las posibilidades de tráfico directo, de puerta a puerta, además la velocidad es mínima.

En la Argentina, se ha saltado la etapa del canal y del "macadam" del barco se ha ido directamente al carril, de la carreta a la locomotora.

En las postrimerías del Siglo 18 los grandes buques armados para las Indias Orientales, fueron los antepasados cercanos de los modernos transatlánticos en tanto que el Free Trader, más pequeño y rápido fue el precursor del actual barco de carga.

El naviero tendrá que ir finalmente, a las grandes dimensiones: grandes tonelajes y grandes calados. Los grandes tonelajes han acentuado los problemas de utilización y desequilibrios locales o temporales de tráfico y como consecuencia se está produciendo en el mar, una transformación violenta del tráfico "tramp" que antes de 1914 y entre ambas guerras mundiales era la unidad masiva fundamental del tráfico regular.

Las empresas de transporte oceánico, tienden a superar las

15 o 20 mil Tn., y para lograr una mayor eficiencia se busca la especialización del móvil apareciendo entonces el buque tanque, el buque petrolero, etc.

Se produce entonces en el mar un proceso de transferencia, del barco "tramp" a regular y del "tramp" al buque especializado, aunque aquel siga existiendo con una función reguladora.

Actualmente se están produciendo unidades que se aproximan a las 300.000 Tn. y 500.000 Tn. Y hay diseños y cálculos para llegar al millón.

Con relación a otros medios de transporte se puede decir que a partir de la revolución industrial o revolución ferroviaria que se sitúa al rededor de 1820, aparece lo que se podría llamar organización integrada y que tiene vigencia hasta fines de la Ira. Guerra Mundial.

En ese momento el transporte es unidireccional: Ruta guiada y agrupante, la ferrovía, además de comportar nivelación y reducción, aporta un nuevo factor, la agrupación.

La revolución industrial al acentuar la demanda de materias primas y productos terminados, intensifica la demanda de tráfico y de transporte.

A esta nueva demanda la ingeniería de transporte responde sucesivamente; primero buscando afirmar el camino: las calzadas romanas, los caminos de peaje, son una forma de reducir la resistencia opuesta al desplazamiento del móvil, como una forma de reducir la energía necesaria. Posteriormente se presenta como solución alternativa la hidrovía artificial, el canal interno: con el se obtiene una reducción fundamental de costos y un aumento de capacidad; no obstante, no resuelve los problemas de velocidad y además presenta varias restricciones, aparece como una solución intermedia, la ferrocarril o vía guiada, utilizada ya en las minas de Westfalia desde el Siglo XVI.

Las primeras funciones ferroviarias, se hacían prácticamente como una alteración o modificación del canal, aplicando los mismos principios de ingeniería y las mismas bases económicas.

Primero se pensó que la solución ferroviaria que aparecía como una mejora o extensión del canal, estaría limitada por los mismos criterios de nivelación del canal -los primeros participaron de esas condiciones, pero luego se advirtió que era posible una mayor liberalidad constructiva y el carril trascendió las zonas niveladas o enduladas, inclusive los accidentes geográficos, por medio de puentes y túneles, lo que le permite llegar a terrenos montañosos, cuando hay una demanda de tráfico cuya utilidad local lo justifique.

La ferrovía ofrece además características que le permitan transportar cualquier tráfico a cualquier lugar y en cualquier momento. (Todo tráfico, todo lugar, todo tiempo).

La ruptura en consecuencia es parcial, sobre todo al principio, cuando el móvil ferroviario era el mismo carricón que se utilizaba en la carretera pero dotado de un rodaje especial para la ferrovía, es decir, combinaba las ventajas de la carretera con las mínimas dimensiones del vagón y las de la hidrovía con la máxima capacidad del convoy.

Se reduce la ruptura intermodal y geográfica en tanto que ofrece las máximas posibilidades de velocidad.

Por otra parte la ingeniería del transporte no había planteado una solución satisfactoria.

Para un móvil capaz de operar en cualquier vía esta se encontró con la caja móvil o contenedor, capaz de operar económicamente sobre cualquier vía, es decir, es una forma de adecuación intermodal y además soluciona otros problemas, como el de la transferencia intermodal; puede pasar del fuselaje de un avión a la bodega de un barco, además ofrece una adecuación dimensional del mismo modo que con el convoy; se adecúan los máximos tonelajes de la nave con las mínimas dimensiones que ofrece

el carrutón. Con el container se puede ofrecer una unidad o dimensión más acorde con las preferencias de la industria o el comercio.

La aparición data de 1925 para el tráfico ferro-marítimo del Reino Unido y posteriormente se extiende a Francia.

Se plantea así una combinación y complementación entre los diferentes medios de transporte.

En Europa se usaba el vagón de dos ejes con dimensiones de 10 a 20 Tn., posteriormente, apareció el vehículo norteamericano, montado sobre 4 ejes, lo que permite una mayor adecuación a la vía. Tratando de mejorar la relación tara-carga, se aumentaron las dimensiones y se llegó al vagón de 50 a 70 Tn.

Las empresas ferroviarias para beneficiarse con tarifas por vagón completo y transferir de esta manera las reducciones de costos a los usuarios, imponen una dimensión comercial, sobre la base de grandes depósitos e inventarios. Se tendió a normalizar el mínimo de vehículo, a 3 tipos de unidades: bodega (vagón cubierto) góndola, chata, tanque y jaula para ganado sin perjuicio de que se construyeran vagones adecuados para tráficos especiales.

Toda la estructura de la vía privada, que había alcanzado un

alto grado de desarrollo y equilibrio entra en violenta crisis con la revolución automévil, cuando este vehículo supera la etapa deportiva y militar y se convierte en un instrumento económico, de actividad comercial.

La motorización en una primera etapa se aplicó a la satisfacción de las necesidades en forma colectiva.

La segunda etapa de la revolución del automóvil tiende primero a la especialización y luego a la individualización.

El individuo que podía ocupar con dos o tres un metro cuadrado en un vehículo de transporte colectivo, comienza a disponer de mayor espacio aproximadamente 12 m². de calzada para desplazarse con su vehículo individual.

Estabaltera las bases de la circulación y la economía de los tránsitos urbanos, dimensionados en función a la tracción animal, frente a las necesidades del transporte individual motorizado.

Esta sustitución violenta del transporte colectivo por el individual produce varios problemas: un problema de tráfico que encarece el costo unitario y problemas de tránsito ya que el aumento de vehículos individuales congestiona la circulación. En consecuencia el vehículo de transporte colectivo se ve obligado a llevar al costo medio sus tarifas, lo que de-

termina un mayor desplazamiento del usuario hacia el transporte individual. Mientras exista un espacio vehículo el problema se puede solucionar en forma progresiva con arbitrios circulatorios o de tránsito. Se buscará ordenar el tránsito, luego restringirlo y calificarlo, eliminando la tracción a sangre. Cuando todas las posibilidades se han utilizado, el aumento de vehículos queda cerrado, es cuando se deben arbitrar soluciones especiales, la primera que se presenta es la de ofrecer espacio circulatorio mayor (Avda. 9 de Julio) pero esto no es muy viable ya que sólo atiende a un aspecto parcial del problema. Por otra parte acentúa la demanda. La solución de mayor rendimiento es el subterráneo; en algunas ciudades europeas, se conoce a fines del Siglo pasado, el metropolitano de París se inauguró en el año 1900 y el de Madrid veinte años después.

En contraposición a la vía privada, característica de la economía vial aparece la vía pública.

Se van produciendo diversas modificaciones de la carrovía, pasando por la hidrovía hasta llegar a la ferrovía; las primeras, financiadas por el sistema de peaje, lo que no era factible realizar con la última. Se van integrando rápidamente la empresa vial con la del transporte, llegando a una integración financiera y contable, sustitución del peaje, más los distintos cargos acumulados, por un precio único. Luego se produce

Se inicia una segunda etapa de desarrollo, a medida que las distintas secciones comienzan a interconectarse, a empalmarse, a intercambiar tráfico y continúa el perfeccionamiento del instrumental discriminatorio y tarifario. Se advierte que a través de una economía de integraciones, combinaciones o coordinaciones con el resto del sistema vial o de transporte se puede llegar a la autosuficiencia empresarial, explotando el conjunto del tráfico y sus sistemas discriminatorios, de manera que el usuario sea simultáneamente beneficiario y contribuyente.

Es usuario por los costos propios y contribuyente por los financieros y beneficiario por los indirectos: al agruparse queda bajo un solo interés, ya que la empresa es simultáneamente responsable de la circulación y la movilización, las decisiones se coordinarán y ejecutarán con la mayor eficacia.

Al completarse esta segunda etapa, se vuelve a la auto-suficiencia discriminatoria regrada y explica que se desarrollen los grandes sistemas de transporte a escala continental, sobre la base de la vía integrada y la tarifa regrada, que posibilita que casi todos los países integren sus sistemas de transporte no solamente sin inversiones fiscales, ni colaboración fiscal, sino reintegrando al fisco en muchos casos los excedentes de explotación.

Con la aplicación gradual de este sistema, que permite una rápida evolución de las empresas con menor volumen e intensidad de tráfico, mediante tarifas discriminatorias, es decir, tarifas desgravadas para determinados tráficos y gravadas para otros (se obtienen los mismos ingresos que aplicando las tarifas reales) llegándose en algunos casos a regravar la tarifa.

Además se fijan pautas de regularidad que imponen niveles mínimos de inversión y servicio que aseguran a su vez el costo medio.

Se va superando gradualmente el estado de la empresa privada y se llega a la obra pública y comienzan a aparecer restricciones a la capacidad gerencial u operativa y al resultar estas insuficientes el paso siguiente es la imposición del régimen de servicio público.

Ante la ineficacia de la concurrencia y del control de la obra pública surge la necesidad de sujetar a las empresas privadas de transporte a un régimen especial, a una regulación más estricta (defensor al usuario frente a los excesos del empresario). Como consecuencia del servicio público tendrá que hacerse mayores inversiones, más operaciones y aceptar limitaciones tarifarias que incidirán en su resultado final, que comportarán un cobrecargo, el de regularidad. Se va obligado a servir las pautas de máxima, es decir, debe satisfacerse toda la curva de carga y de pasajeros y no basarse en el punto de equilibrio, y en determinados casos debe atender solicita-

des extraordinarias, lo que implica una doble inversión, teniendo que aplicar tarifas promedio dissociadas de los valores actuales y locales de los costos.

Las características que deben tener las empresas de servicio público (según Chenault) son las siguientes: La noción de continuidad inherente a todo servicio público, que se incluye en la regularidad, ésta a su vez puede ser espontánea, convencional o legal (esto se inicia por la limitación de la utilidad del capital, tendencia que se manifiesta en la Argentina con las concesiones tranviarias y eléctricas y la ley Schneider Mitre).

La igualdad, frente a la discriminación de los precios puede ser de tres tipos:

- a. discriminación real: se discriminan en los distintos tráfi-
cos
- b. discriminación actual: se discriminan en los diferentes pro-
cesos de carga, el mayor costo se
produce en las puntas y aumenta en
los valles, cuando cae la curva de la
carga o retorno.
- c. discriminación local: se realiza a favor de ciertas locali-
dades que adquieren una ventaja en
la concurrencia con las otras.

La ley ante esta situación impone precios uniformes, los que representan tarifas de máxima. Aparecen luego las tarifas de mínima; nuevamente el Estado exige uniformar las tarifas. El empresario al no poder especular con la curva de máxima del tráfico, ni con los retornos, cotiza tarifas especiales.

Con respecto a la uniformidad en las prestaciones las mismas se deben prestar dentro de normas legales que son de cumplimiento obligatorio, tales como las siguientes:

- Art. 204. Código de Comercio: se debe recibir toda la carga que se presente en las estaciones para enviar a otra estación de la línea - y a otras líneas que empalmen con ella.
- Se deben guardar y depositar las cargas, armando tinglados y galpones.
- El tráfico debe realizarse dentro de los términos que fija la ley.
- La ley establece tarifas, frecuencias mínimas y horarios y prioridad en el transporte de la carga.

Al ser los servicios de transporte instrumentos de comercio, el Estado por vía legal o de concesión pide que determinadas prestaciones sean objeto de tarifas especiales.

Además de ser promedios, las tarifas deben ser estables, sin fluctuaciones y cualquier incremento de tarifa debe ser publicado.

No se debe olvidar por otra parte que los procesos de producción del transporte son débiles, (los trenes accidentales que llevan carga, eventualmente vuelven vacíos), el colectivo que va de Constitución a Tigre tiene que volver, etc). La curva de carga del tráfico pendular o habitacional, coincida con la del consumo eléctrico; por lo mismo la curva es exactamente la recíproca, con dos picos se compensaban; el retorno es la que diferencia al transporte del resto de los servicios públicos, ya que se está en una economía de doble costo.

Sin perjuicio de la vía común pueden existir otras que comporten trabajos extraordinarios de poco necesario, por lo que se pueden establecer peajes locales. Es prohibido atribuir la percepción de peaje, que a diferencia de la Organización Integrada, se aplica sobre el tráfico, o sobre el tránsito; y discriminar sobre la unidad móvil. Uno de los apoyos fundamentales fue la constitución de transporte normalizado, uniforme, por prestaciones auxiliares, individuales. El régimen del servicio público, cubrió el 90% de la economía del transporte, durante la organización integrada. Excepcionalmente aparecieron medios privados de transporte, fuera de los procesos de concentración terminal a base de tracción animal. Fueron excepciones el ferrocarril de Río Turbio y algunos ferrocarriles del Chaco en el caso argentino. En la revolución automotriz, se dio a la inversa; se llegó al punto en que el servicio público dejó de ser el servicio básico

el transporte público y eventualmente la comercialización de mercancías.

3.3. transporte controlado.

En la economía del complejo de rutas a escala empresarial, la comercialización de rutas al día trasciende el ámbito local, se abarca la totalidad del regional o nacional, y es necesario establecer un régimen que permita entender las relaciones de interés general que comprende una economía interempresarial.

A la complementariedad que puede ser natural, legal o contractual en lo que hace al problema planteado a la empresa, se requiere optimizar la utilización de la capacidad instalada u operada, ya sea diversificando las recorridos, ramificando el sistema o creando nuevos tráficos. Posteriormente se tratará de combinar con otra empresa, lo que con el tiempo crea problemas de intercambio de tráfico. En aquel caso el Estado debe activamente ejercer una función reguladora ya que la conveniencia de la empresa no coincide con el interés del usuario. Se debe agregar a la complementariedad la generalización, estructura a través de la que el Estado ejerce su intervención obligando a las empresas a contener servicios no selectivos, a ofertar escalas, a fijar tarifas de acuerdo con el interés general y a nivelarse de acuerdo con valores locales de costo, compensados con nuevos recargos tarifarios.

... (faint text) ...

... (faint text) ...

... (faint text) ...

... (faint text) ...

... (faint text) ...

... (faint text) ...

netamente empresarial en función temporal y espacial.

Aparece luego la tercera dimensión, el aerotransporte, y se convierte en un medio económico de transporte incorporándose a las grandes relaciones troncales de países desarrollados capaces de justificar su aprovechamiento económico, existiendo un aprovechamiento residual que es la posibilidad de su utilización como sucedáneo en zonas subdesarrolladas como precio de aproximación a la vía de costo más bajo.

Se ha producido además un proceso de desplazamiento en la etapa de persecución de eficiencia, la que se logra aumentando la dimensión de la nave. Cuando apareció el DC 4 en las vías troncales se relega al DC 3 a las secundarias, a su vez el DC 4 es sustituido por el DC 6. Se pasa de 40 a 60 pasajeros y se alcanza por primera vez una vía que reduce la resistencia del aire yendo a mayor altura: a los 9000 m se reduce a un cuarto la resistencia al avance, pero hay que presurizar las máquinas, el DC 4 es entonces relegado a las vías secundarias.

Posteriormente la demanda de una sección especial es cuando se produce la ruptura de la vía creciente de los Douglas y aparece el DC 9 y el Boeing 707. Se estudian máquinas especiales de baja singladura, baja altura y velocidad reducida y se llega a los 250 HP/ta. para utilizar en zonas subdesarrolladas. Se reproduce así el fenómeno de la organización integrada de

de en una segunda etapa, aparecen líneas marginales que operan con nueva densidad, es la minilínea, la línea de 37 grado o nivel, que exige una menor dimensión.

Paralelamente aparece el avión ejecutivo privado y el trabajo aéreo: (aerofotografía, publicidad, fumigación, etc.) es decir, se va hacia servicios alternativos.

En aerotransporte casi todos los países van hacia las dos flotas. Australia en su ley sobre aerotransporte establece una flota del Estado y una privada con la misma cantidad de aviones y del mismo tipo. En algunos casos se llega a exceder la órbita nacional, es el caso de Scandinavian Airline System en la que se han consolidado tres países.

Es decir, que se busca la economía en la consolidación; es una constante que aparece en todos los medios de transporte con las variantes que exigen las peculiares características de cada uno de ellos que determinan racionalidad, eficiencia y coordinación.

La tendencia actual y aparentemente la más razonable es que todos los medios concurren a nivel de movilidad, sin excluir por ello el peaje como solución excepcional, lo mismo en relación a los casos de autosuficiencia natural - ferrovía Rio Turbio; Casoducto Santa Cruz.

Incluso los impuestos en los casos citados tienen a trasladarse a los costeros, los que en el caso de las empresas de movilidad se pagan en proporción al uso de la vía y no como una servidumbre permanente con recargos extraordinarios e independientes a su uso.

CONTROL OF A
CAPACITANCE-COUPLING NETWORK
BY A CONTROL PROGRAM

CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE EN LA ECONOMIA ARGENTINA

Una evaluación de las necesidades del transporte en la Argentina debe necesariamente basarse sobre juicios con respecto a las tendencias actuales y futuras de la distribución geográfica de la población y la actividad económica, como así también sobre el nivel y la composición de la producción nacional.

Concentración geográfica de la población y la actividad económica

Es bien sabido que la Argentina es un país vasto y escasamente poblado. Lo que probablemente no sea tan conocido es el elevado nivel de concentración de la población y de los recursos económicos dentro de una zona relativamente pequeña del país. Las provincias de Buenos Aires (incluyen do la Capital Federal), Santa Fe y Córdoba, representan solamente el 15% de la superficie total del país, pero contienen las dos terceras partes de la población y del stock ganadero, y producen más del 85% de los cereales. Además de la concentración de la producción agrícola y ganadera en estas tres provincias, en la franja que se extiende desde La Plata hasta la ciudad de Santa Fe sobre la orilla oeste del río Paraná se localiza la mayor parte de la producción industrial del país. Un índice de esta concentración industrial es el consumo de energía eléctrica. Las provincias de Buenos Aires y de

Santa Fe solo, absorbió el 63% del consumo de energía eléctrica del país en 1959; al agregarse el consumo de Córdoba, dicha cifra se eleva al 90%.

Dado que en estas tres provincias están radicadas la mayor parte de la población y de las actividades económicas del país, también constituyen el principal mercado para la mayor parte de la producción. Ellos originan aproximadamente el 60% y reciben alrededor del 70% del total de tráfico de carga ferroviario. En cuanto al tráfico de carga de larga distancia, las proporciones son mucho más elevadas. El origen y destino de la mayor parte del tráfico de granos y oleaginosos, productos de granja, ganado, materiales de construcción y productos elaborados, tiende por tanto a cesar tres provincias. En lo que respecta al movimiento de pasajeros de larga distancia, el tráfico entre Buenos Aires y Rosario, Córdoba y Mar del Plata, representa la mayor parte del total para el país.

La mayoría de las exportaciones argentinas se embarcan en el puerto de Buenos Aires, y otras a través de algunos puertos marítimos del sur, como también desde Rosario, y algunas de los puertos menores sobre el río Paraná. Las exportaciones originan grandes desplazamientos de ganado, lana, y frutos frescos. Las importaciones originan un tráfico terrestre mucho menor, debido a que en su mayor parte ingresan al país por el puerto de Buenos Aires y se consumen o elaboran principalmente en la zona del Gran Buenos Aires o en la zona de Rosario-Santa Fe.

El cultivo de la vid y el vino

El cultivo de la vid y el vino en España ha sido siempre un cultivo de gran importancia económica y social. La vid se cultiva en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El vino se produce en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El cultivo de la vid y el vino en España ha sido siempre un cultivo de gran importancia económica y social. La vid se cultiva en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El vino se produce en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia.

El cultivo de la vid y el vino en España ha sido siempre un cultivo de gran importancia económica y social. La vid se cultiva en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El vino se produce en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El cultivo de la vid y el vino en España ha sido siempre un cultivo de gran importancia económica y social. La vid se cultiva en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El vino se produce en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia.

El cultivo de la vid y el vino en España ha sido siempre un cultivo de gran importancia económica y social. La vid se cultiva en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia. El vino se produce en todas las zonas de España, desde las montañas de Galicia hasta las llanuras de Murcia.

consumo. Además, se transportan importantes cantidades de petróleo desde Mendoza hasta la refinería de San Lorenzo.

Desde el noroeste, se embarcan cantidades considerables de azúcar desde Salta y Jujuy con destino a Buenos Aires, Rosario y Santa Fe. El movimiento de fruta cítrica desde Salta y, en menor grado, desde Jujuy es también apreciable. El tráfico más importante originado en Salta es el del petróleo con destino a San Lorenzo. La mayor parte del tráfico originado en Tucumán se relaciona con el azúcar. Otro rubro importante es el de la fruta cítrica. Casi todo el tráfico producido en Santiago del Estero consiste en productos forestales.

En el Chaco y Formosa, la cosecha principal es la del algodón, la mayor parte de la cual se envía a Buenos Aires. Existe también un movimiento importante de madera y extracto de quebracho desde estas provincias. Desde la región Mesopotámica, la mayor parte del tráfico está constituido por yerba mate y frutas cítricas de Misiones; fruta cítrica, arroz y arena procedentes de Corrientes; y trigo, maíz, ganado y arena desde Entre Ríos.

La zona Buenos Aires-Rosario produce la mayor parte de los bienes manufacturados consumidos en el resto del país. Sin embargo, los movimientos desde estos centros al resto del país son mucho menores que en sentido inverso. En 1960, el Gran Buenos Aires originó 1,9 millones de to-

meladas de tráfico ferroviario, y recibió 7,6 millones de toneladas. Ello se debe en gran parte a que el tráfico que entra a Buenos Aires consiste en su mayor parte en productos voluminosos de escaso valor, mientras que el tráfico que se origina en Buenos Aires está compuesto casi totalmente de productos elaborados o fabricados, generalmente de escaso peso y elevado valor. Esta modalidad del tráfico da lugar a un considerable desaprovechamiento de la capacidad de carga de los ferrocarriles y camiones.

A pesar de que no existen datos completos sobre el volumen y la composición del tráfico transportado por camión, los datos parciales sobre el tráfico a mediana y larga distancia indican que los materiales de construcción, frutas, hortalizas y cereales, que predominan en el tráfico ferroviario, también constituyen los rubros principales del transporte por camiones. Las mercancías generales que consisten principalmente en productos manufacturados representan sólo una sexta parte aproximadamente, de este tráfico.

La mayor parte del tráfico que se desplaza por el río Paraná consiste en derivados de petróleo, arena y canto rodado, carbón, y mineral de hierro. El tráfico en el río Uruguay es mucho menor y proviene en gran parte de la arena y el canto rodado.

La composición del tráfico de larga distancia es mucho más diversa en la Argentina que en Europa Occidental. En ésta, tres grupos de pro-

ductos básicos -combustibles, minerales y metales, y materiales de construcción (incluyendo madera) representaron en 1954 desde un 70% del tonelaje ferroviario cargado en Francia, hasta un 83% en el Reino Unido. El equivalente de estas cifras en términos de ton-kilómetro es de 61% al 70%. En la Argentina, los tres grupos principales de productos básicos, cereales y oleaginosos, combustibles (excluido el carbón), y los materiales de construcción, representaron alrededor de un 52% del tonelaje total y un 46% de los ton-kilómetro en 1960. Se prevé que el tráfico de combustibles habrá de declinar en forma pronunciada durante los próximos años debido a la construcción de oleoductos y la sustitución de la leña y el carbón de leña, que ahora representan un gran volumen de las cargas ferroviarias a larga distancia, por gas natural y otros combustibles. Otros rubros de carga importantes son el ganado, las frutas y hortalizas, el vino, el azúcar y la harina. El tráfico de la caña de azúcar, que llegó a más de 1,2 millones de toneladas, fue muy pequeño en ton-kilómetro, debido a que el recorrido medio fue sólo de 35 kms.

La mayor diversidad del tráfico ferroviario de la Argentina se debe a varios factores: la gran diversificación de los recursos y de la producción; las grandes distancias entre las zonas productoras y los centros de consumo de una gran variedad de productos voluminosos y la falta de una adecuada red vial. Esta diversificación del tráfico puede ser un factor de

fuerza o debilidad desde el punto de vista de los ferrocarriles; de fuerza debido a que el tráfico ferroviario no depende en gran medida de una sola industria, y de debilidad porque solamente una pequeña parte del tráfico en la Argentina es relativamente inmune a la competencia del transporte por camión.

Tendencias del tráfico

Uno de los acontecimientos más destacados en el ámbito de los transportes en la última década fue la declinación del tráfico de carga por ferrocarril y el incremento del tráfico por camión.

La disminución del tráfico total de los ferrocarriles y el aumento del recorrido medio, se ha debido en gran parte a un desplazamiento del tráfico de recorrido corto hacia los caminos, debido principalmente a la escasez y el deterioro del servicio ferroviario. Otro factor significativo fue la aguda declinación del tráfico de leña y carbón de leña, debido al creciente uso de otros combustibles.

A pesar de las ventajas económicas inherentes al transporte de productos voluminosos por los ferrocarriles a través de distancias medianas y largas, su participación en el movimiento total de trigo y maíz, papas, vino, y ciertos materiales de construcción, ha declinado en forma pronunciada durante la última década. Pocos, o tal vez ninguno, de estos cambios pue-

den atribuirse a apreciables modificaciones en el patrón origen-destino del tráfico. La producción de todos estos rubros aumentó, pero el tráfico ferroviario disminuyó, o aumentó en proporción inferior a la producción. Si los ferrocarriles hubiesen mantenido su participación de 1950 en el tráfico total, su tráfico de 1960 hubiese sido 5,6 millones de toneladas mayor, mientras que en realidad fue casi 2 millones de toneladas menos. Por lo tanto, la mayor parte de la declinación del tráfico ferroviario puede atribuirse a una disminución de la participación que tuvieron los ferrocarriles en el tráfico total.

A pesar de no disponerse de informaciones completas y exactas, la conclusión ineludible, es que se ha producido un incremento substancial en el volumen de las mercaderías transportadas por camión. También existe evidencia de que una gran parte de dicho incremento se debió al desplazamiento del tráfico de los ferrocarriles hacia los caminos. (Nada parece indicar que a consecuencia en gran parte del desarrollo de las regiones menos adelantadas del país. ^{o ETIENAS} Tampoco existen indicios de una marcada diferencia en el ritmo de crecimiento en distintas regiones del país, con excepción de la aparente diferencia entre la zona de Buenos Aires y el resto del país.

CAPITULO NS 3
EVOLUCION DEL
SISTEMA FERROVIARIO

EVOLUCION DEL SISTEMA FERROVIARIO

Reseña Histórica, 1857-1969

El actual sistema ferroviario de la República Argentina se inició en 1857, habiendo evolucionado hasta alcanzar una extensión de 43,228 Km. de líneas. El sistema abarca ahora 22 provincias y la Capital Federal; pero se concentra especialmente en las regiones densamente pobladas. Tres provincias y la Capital Federal que comprenden el 22% de la superficie total de la Argentina e incluyen 66,5% de la población, están servidas por 56,2% de la extensión total de las líneas férreas. La red ferroviaria consta de seis sistemas de ferrocarriles de distintas trochas, que incluyen: 23.689 Km. de trocha ancha (1,676 m.) 3.349 Km. de trocha normal (1,435 m.) y 16.190 Km. de trocha angosta (1,00m) en los que se incluyen 1.100 Km. aproximadamente de trocha económica. Todos estos ferrocarriles tienen acceso directo a Buenos Aires, donde se hallan ubicadas sus oficinas administrativas.

La mayoría de los ferrocarriles de la Argentina estuvieron en manos de compañías privadas durante 90 años, hasta que fueron técnicamente nacionalizados en 1946. La mayor parte de éstos, fueron construídos por capitales británicos y una menor cantidad fue financiada con capitales franceses.

Aún cuando en gran proporción eran de capital privado, también se desarrolló un sistema de líneas ferroviarias de propiedad de los gobiernos nacional y provinciales, principalmente para servir a las zonas escasamente pobladas, con baja densidad de tráfico, que, por lo tanto, no ofrecían suficiente atractivo para la explotación privada. En la época en que se nacionalizaron, las líneas estatales se habían extendido, ya por construcción o por transferencia, hasta alcanzar una longitud de aproximadamente 13.600 Km., o sea alrededor del 32% de la red ferroviaria total del país.

El siguiente resumen muestra la evolución de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, por decenios. Se observará que el período 1900 a 1910 fue el de mayor construcción:

<u>Año</u>	<u>Kilómetros de Línea</u>	
	<u>En explotación</u>	<u>Aumento o Disminución</u>
1860	39	-
1870	732	693
1880	2.516	1.784
1890	9.432	6.916
1900	16.563	7.131
1910	27.993	11.430
1920	33.884	5.891

<u>Año</u>	<u>Kilómetros de Línea</u>	
	<u>En explotación</u>	<u>Aumento o Disminución</u>
1930	38.122	4.238
1940	41.283	3.161
1950	42.865	1.582
1960	43.923	1.058
1959/1960	43.923	1.058
1960/1961	42.803	- 1.120
1961/		
1962/1963	40.239	- 52
1963/1964	41.941	1.702
1965	41.941	-
1966	41.896	- 45
1967	41.554	- 342
1968	40.541	- 913
1969	40.235	- 406

El Gobierno no ejerció contralor alguno sobre la explotación de los ferrocarriles hasta 1872. En 1891 se creó la Dirección Nacional de Ferrocarriles, encargada de los aspectos de explotación y de los diversos problemas jurídicos y administrativos que planteaban los ferrocarriles de pro-

riedad privada. La Ley Mitre, sancionada en 1907, definió las responsabilidades y privilegios de las empresas.

El tráfico de cargas aumentó constantemente en los ferrocarriles argentinos, alcanzando su máxima cifra en los años 1928 y 1929 y luego declinó a principios de la década de 1930 debido a la depresión económica mundial. Desde 1900 a 1930, período durante el cual la extensión de las líneas ferroviarias aumentó aproximadamente una vez y media, el tonelaje anual de carga se incrementó dos veces y media. En razón de ello y de la mayor distancia media de transporte para 1930, las toneladas-kilómetro habían aumentado más de cuatro veces.

Si bien la economía argentina capeó el temporal de la depresión mundial mejor que muchos otros países, el tráfico ferroviario declinó aproximadamente el 20% con relación a la máxima registrada en 1928-29. Las toneladas productivas de carga pronto volvieron a su anterior volumen más elevado y, en general, se mantuvieron a ese nivel hasta que fueron nacionalizados, debido en gran parte, a la demanda de productos agrícolas de la Argentina durante la segunda guerra mundial.

Entre tanto, también creció el tráfico de pasajeros, especialmente en las zonas suburbanas, mostrando, en general, una tendencia parecida a la del tráfico de cargas durante el mismo período; sin embargo, para

1947 el total de pasajeros-kilómetro llegó al doble del total de 1929.

Los resultados financieros de la explotación de los ferrocarriles argentinos en conjunto fueron singularmente favorables durante los primeros noventa años, si bien en los últimos ejercicios no se pagaron dividendos sobre la mayor parte de las acciones ordinarias. Durante ese lapso, los ferrocarriles en conjunto sólo arrojaron pérdidas en tres ejercicios: dos de éstos en los primeros años formativos y el tercero, 1947, cuando los ferrocarriles, ya nacionalizados, aún eran administrados por las empresas privadas por cuenta del Gobierno. Aún durante el punto culminante de la depresión en 1933, el coeficiente de explotación fue de 0,83. Sin embargo, es forzoso reconocer, que durante ese período las carreteras aún no se habían desarrollado y los ferrocarriles eran prácticamente un monopolio.

En la fecha de su nacionalización, existían en el país 19 ferrocarriles en explotación. De éstos, 12 eran de propiedad privada; 6 de propiedad del Estado Nacional y uno de la Provincia de Buenos Aires. Se concertaron por el Gobierno Nacional acuerdos para la compra de los de capital privado, a fines de 1946 y principios de 1947, con retroactividad al 1º de julio de 1946. El Ferrocarril Central de Buenos Aires, de propiedad de capitales argentinos, no fue transferido hasta el 1º de julio de 1949.

Las tendencias del tráfico y los ingresos desde la nacionalización

en 1946 han sido poco satisfactorios. El tonelaje total de carga productiva transportada declinó desde 35,4 millones de toneladas, aproximadamente, en 1946, a 25,9 millones de toneladas en 1960, o sea más del 25%. Debido a un aumento en el (recorrido medio)* las toneladas-kilómetro se han mantenido relativamente constantes y el total para 1960 fue casi igual al de 1946. Ello se explica por una mayor pérdida del tráfico de carga de corta distancia debido a la competencia del de las carreteras. En cambio, el tráfico de pasajeros continuó aumentando de 282.094.000 pasajeros en 1946 a 604.156.000 en 1960, lo que se debe en gran parte al aumento de pasajeros suburbanos, que representa casi el 90% del total.

Desde la nacionalización de los ferrocarriles se han producido enormes déficit. Durante los últimos diez años de explotación privada, desde 1937 hasta fines de 1946, los ingresos aumentaron 51% y los egresos 73%, habiendo declinado el superávit en un 16%. En los 14 años transcurridos desde 1947, los ingresos aumentaron 18,5 veces, mientras que los egresos aumentaron 26 veces, convirtiéndose los anteriores superávit en déficit en cada uno de los años subsiguientes. Si bien el coeficiente de explotación fue inferior a 100% durante casi todo el período de explotación privada, después de la nacionalización dicha relación aumentó constantemente, llegando al máximo en 1958, cuando los egresos (que incluían sólo provisiones insignificantes para depreciación) fueron 1,94 veces superiores a los ingresos.

* SOLO EL AUMENTO DEL RECORRIDO ABSOLUTO (O VOLUMEN ABSOLUTO) 37 PUEDE AUMENTAR LAS TM/KM.

Aún cuando el cambio de superávit a déficit se debió en gran parte a la inflación, también fue causado por las políticas gubernamentales respecto de los aumentos relativos de salarios y tarifas. Entre 1950 y 1960, los ingresos medios por tonelada-kilómetro aumentaron más de diez veces y por pasajero-kilómetro más de seis veces. En cambio, los salarios medios por empleado aumentaron ocho veces y la razón salarios pagados: ingresos de explotación, que en 1953 fue de 79,5% aumentó a 134,1% en 1958. Durante este período de declinación del tonelaje de cargas, el número de empleados creció constantemente y su productividad disminuyó. Desde su nacionalización, los ferrocarriles han ido declinando constantemente, en momentos en que se desarrollaba una fuerte competencia del tráfico por carretera.

A partir de 1960, el crecimiento económico de la República Argentina y los cambios producidos en las actividades económicas, han traído como consecuencia volúmenes más grandes de carga, que son transportadas a distancias más largas.

Entre 1960 y 1966, el total del tráfico de carga aumentó de 234 a 280 millones de toneladas (en toneladas despachadas) y el promedio de transporte aumentó de 200 a 250 Km.:

DISTANCIA PROMEDIO DE TRANSPORTE

PARA EL SERVICIO DE CARGA (KM)

	<u>Carreteras</u>	<u>F.F.C.C.</u>	<u>Transp. fluvial</u>	<u>Flota de cabotaje</u>
1960	76	585	320	1.660
1966	105	630	280	1.990

	<u>Oleoductos</u>	<u>Promedio de Peso</u>
1960	1.400	200
1966	915	250

En términos de ton/Km., el tráfico ha aumentado de 47 mil millones de ton/km., en 1960 a casi 70 mil millones de ton/km., en 1966, o a un índice de promedio anual de aumento de un 7%.

La distribución de este tráfico entre las diversas clases de transporte se ha caracterizado por un desvío gradual fuera de los FF.CC.. El aumento total del tráfico fue de un 7% por año; el tráfico automotor aumentó aproximadamente en un 8,5% por año y el tráfico ferroviario disminuyó en un promedio de un 2,5% anual., esta reducción se reflejó en una disminución de su participación en el tráfico total de un 32% en 1960 a un 20% en 1966.

Tal disminución, tuvo su origen, en gran medida en los servicios ferroviarios deficientes y en muchos casos, por no estar disponibles los mis-

mos. Este obligó a los usuarios a recurrir al transporte automotor, aún para aquel tráfico que en condiciones normales podía ser transportado mucho más eficazmente por el ferrocarril.

En 1967, a consecuencia de un aumento del orden del 60-70% de las tarifas en el servicio de carga ferroviario el problema se acentuó ya que la participación del ferrocarril disminuyó a un 16% en el tráfico total.

El tráfico suburbano de pasajeros aumentó de 30 mil millones de pasajeros/km., en 1960 a 35 mil millones en 1966, es decir alrededor de un ^{16%} 2%. Sucedió lo mismo que con el tráfico de carga, ya que hubo una notable transferencia, desde el momento en que la participación del FF.CC. disminuyó de un 22% en 1960 a un 17% en 1966.

Un aumento general de las tarifas, llevó a principios de 1967 a una caída aún mayor, casi un 14% del total.

Con respecto a 1968 la carga útil despachada alcanzó a 23 millones de Tn. registrándose un aumento con relación a 1967 de 3 millones de Ta.

Existe también una gran cantidad de tráfico suburbano dentro del área Metropolitana de Buenos Aires. En 1967 los FF.CC. transportaban más

de un millón de pasajeros por día, representando alrededor de 7.8 mil millones de pasajeros/km., siendo esto mayor que el tráfico suburbano de pasajeros.

Esta cifra se superó en 1968 llegando a 6.202 millones de pasajeros/km. generales y 8.649 millones de pasajeros/km. urbanos y suburbanos.

En 1969 hubo una disminución en la cantidad ya que para pasajeros generales se transportaron 6.154 millones pasajeros/km. y lo mismo con respecto a urbanos y suburbanos que llegó a 8.617 mil millones de pasajeros/km.

Además existe mucho movimiento de tráfico suburbano por medio de ómnibus, subterráneos y automóviles particulares, pero no se encuentra ningún tipo de datos disponibles, durante los últimos años para este tipo de tráfico.

Debería hacerse un esfuerzo especial para asignar a cada tipo de transporte, las distancias y volúmenes que deberían transportar prestandose mayor atención al tráfico de las horas pico.

CAPITULO 6
LEGISLACION

LEGISLACION

Antes de efectivizarse la nacionalización de los ferrocarriles en el año 1948, existía una situación jurídica regida por el típico contrato administrativo de la concesión.

Las disposiciones generales aplicables a las empresas ferroviarias hasta esa época, estaban regladas básicamente por la Constitución Nacional (art. 67 inc. 16), por la Ley Nº 2875 (Ley General de Ferrocarriles Nacionales), su respectivo Decreto Reglamentario Nº 90.325/36, y las disposiciones especiales establecidas en las respectivas concesiones otorgadas a las Empresas encargadas de las explotaciones ferroviarias.

Este régimen jurídico, permitía que las múltiples empresas organizaran su propia administración interna tanto en lo técnico, en lo administrativo, como en lo contable; con las diversas modalidades internas que imponían los usos y costumbres de su país de origen, que eran principalmente Inglaterra, Francia y los ferrocarriles autóctonamente Argentinos, adaptándolas simplemente a los lineamientos generales que regían las leyes y códigos que tratan las diversas materias.

Ley 5315

En nuestro país la primera ley de vialidad fue la ley Mitre, (que in-

sistimos en llamar de Schneider-Mitre, porque en realidad fue él quien preparó sus bases financieras y económicas y solo cupo al Ing. Mitre la presentación y defensa parlamentaria del proyecto). En ella se advierte el propósito de aprovechar la capacidad de financiación y construcción de las redes ferroviarias, para dar una solución integral al problema del transporte terrestre, asegurando simultáneamente la extensión ferroviaria mediante líneas no retributivas, la nivelación tarifaria de las distintas redes; la consolidación de las distintas concesiones y sus bases diferenciadas financieras y legales y al mismo tiempo solucionar el problema vial, creado en forma permanente.

Sobre las bases de la concentración primaria de la producción y el problema postal, dando facilidades paralelas de carácter telegráfico y postal, estaciones, compartimentos en estaciones y trenes, transporte gratuito de la correspondencia, en esta forma y en función del resultado que las empresas obtuviesen en la gestión de sus propios sistemas, simultáneamente, se satisfarían los objetivos generales y sociales de carácter postal y de carácter vial.

A tal extremo se llegó que incluso para posibilitar la consolidación y clasificación en el Reglamento Gral. de la ley 5315 expresamente diferenciaba y ya preveía la separación de las distintas operaciones según que inte

graran el sistema perteneciente a la empresa o sistemas explotados por convenio por la empresa, con lo cual se protegía la consolidación, la incorporación de servicios accidentales o no retributivos con carácter reversible y permanente.

Desde el origen mismo, se manifestó una discrepancia entre empresas y estado, sobre la interpretación de las bases de la ley, derivada de la prescripción legal, las empresas decían que el interés debía medirse sobre el capital emitido en debentures y acciones en contraste con la posición del Estado, explicitado por el Ing. Nogués quien tuvo a su cargo la puesta en marcha de la nueva ley, en el sentido de que la emisión de acciones y debentures, era un aspecto interno propio y exclusivo de la empresa, sus accionistas y acreedores, que no deberá reflejarse en nuestro país en la gestión de la empresa como consecuencia, esta discrepancia se mantuvo hasta la extinción del plazo de la ley 5315.

Las empresas sostuvieron siempre el criterio de la emisión en tanto que el Estado les opuso el criterio de la inversión, reconociendo únicamente las partidas efectivamente invertidas en obras, instalaciones y equipos en el país.

Para una mejor interpretación, no obstante el interés puramente histórico que al presente la cuestión reviste, existió además una diferencia en

tre los capitales reconocidos por el Estado y acreditados en la cuenta Capital y los capitales denunciados por las empresas hasta el extremo que en la adquisición del Central Córdoba el P. E. fundamentó en el Senado que como consecuencia de la negociación el gobierno pagaba el 48% del Capital reconocido por el Estado y sólo el 42% del capital invocado por la empresa, pero estas diferencias obedecen a discrepancias de criterio interpretativo sobre la naturaleza del capital, la explotación y las inversiones de los fondos de amortización, seguros, etc.

Luego de la nacionalización, esta situación de heterogeneidad en los sistemas internos que había regido en cada empresa se mantuvo a través de las diversas líneas ferroviarias, no obstante algunos esfuerzos legislativos que al establecer un régimen uniforme para toda la empresa, a través de sus sucesivas mutaciones, comenzando por la explotación directa a cargo de la Secretaría de Transporte (Decreto 19.395/48); por el primer Directorio de Ferrocarriles (Decreto 3370/50); la constitución de empresas independientes para cada línea dentro del régimen de la ley de Empresas del Estado (Decreto 20.024/50); la Empresa Nacional de Transporte E. N. T. (Decreto 4218/52); la creación de E. F. E. A. (Decreto-Ley 15.578/56) el Estatuto aprobado por el Decreto 4440/58 y sus modificatorios Decretos 368/62 y 625/63.

En 1966, la Empresa denominada E. F. A. , se regía por un Estatuto ordenado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 3135/64, con la modificación introducida por el Decreto Nº 8274/65. Este ordenamiento encuadraba a la Empresa creada por el Decreto-Ley 15. 778/56, en el régimen de la Ley de Empresas del Estado, Ley Nº 15. 653 y sus modificatorias Leyes Nros. 14. 380 y 15. 023.

Sin entrar a juzgar, en el plano general administrativo del país de la bondad del régimen instituido por la Ley General de Empresas del Estado, para los entes que ella permite crear, en el caso particular de Ferrocarriles Argentinos, el régimen no era aconsejable, ya que sus normas no contemplaban las peculiares modalidades de la empresa, manifestadas tanto en su magnitud, -es la más grande de Latinoamérica abarcando el país en toda su virtual extensión- como en su volumen y modalidad operativa, en su incidencia en el presupuesto nacional, y en su situación de emergencia financiera. Este régimen no permitía un desenvolvimiento ágil, eficaz, libre de trabas burocráticas, ya que tendía solamente al cumplimiento reglamentario, sin considerar el principal factor, que es la incidencia que en todo accionar debe tener la máxima eficacia empresaria, medida ésta por los grandes resultados y logros acordes con una dinámica empresaria de tipo industrial y comercial moderno.

Este cuadro, se completaba con una serie de múltiples Leyes, Decretos, Resoluciones, Disposiciones, Circulares, etc. que el Poder Administrativo emite para la generalidad de la Administración Pública Centralizada y Descentralizada y que no podían ser aplicables a Ferrocarriles Argentinos sin distorsionar las normas reglamentarias o bien que éstas en su aplicación distorsionaran o trabaran el quehacer empresario. Prueba de ello son disposiciones de la importancia de las Leyes de Contabilidad; de Obras Públicas; el Decreto 6.900/63 sobre adquisiciones; los Decretos que regían la venta de bienes de la Empresa, desde los inmuebles a los bienes obsoletos; las disposiciones rígidas sobre racionalización administrativa que no contemplaban la situación empresaria y la peculiaridad de que ésta se extiende virtualmente a todo el país, con distintas zonas y modalidades de influencia; régimen de capacitación del personal; compra de muebles y útiles de oficina; aprobación del Régimen Orgánico Funcional; régimen general de formularios y tantas otras que sería largo y ocioso enumerar.

Ante esta situación el Poder Ejecutivo Nacional dictó el 2 de Diciembre de 1966, el Decreto 3.969/66, denominado 'Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales', en el cual se señalaban las pautas a la cual debería ceñirse en el futuro la Empresa. Este plan cuenta con los siguientes capítulos: I. Ordenamiento Administrativo; II. Modernización Operativa; III. Explotación Comercial; IV. De las Contrataciones;

V. Régimen de Trabajo y Convenios de Labor; VI. Talleres; VII. Plan de Reequipamiento y Reacondicionamiento; VIII. Dimensionamiento de la Empresa; IX. Emergencia del Plan.

Deben destacarse por su especial significado en nuestra materia el párrafo 10) del capítulo I, sobre Ordenamiento Administrativo, que dice textualmente: "se adoptarán las providencias que correspondan para implantar una filosofía empresarial moderna, de tipo industrial y comercial. Para superar los inconvenientes que actualmente se oponen a la consecución de tal propósito, la Empresa propondrá la modificación, sustitución o supresión de las leyes, decretos y reglamentaciones que, a su juicio, se oponen a una gestión empresarial industrial y comercial. Asimismo, y en forma concomitante al capítulo IX, denominado EMERGENCIA DEL PLAN, 3er. párrafo se recalca dicho cometido al decir "la Empresa propondrá la modificación o derogación de decretos y reglamentaciones legales y denunciará las actas-convenios y compromisos cuyas cláusulas o disposiciones se opongan o no permitan la aplicación de las presentes directivas".

El 9 de enero de 1967, se designaron las actuales autoridades de Ferrocarriles Argentinos.

El Decreto 27/67, de esa fecha atribuyó al titular de la Empresa todas las facultades y atribuciones que correspondían al Directorio de confor-

midad con el Estatuto entonces vigente.

No obstante estas amplias atribuciones, las nuevas autoridades se vieron coartadas en su accionar por la rémora de disposiciones legales y burocráticas que habrían de heredar como consecuencia del estado de cosas entonces imperante.

Ello hizo, que de acuerdo con las directivas que sobre la materia legal estatuyó el Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales (Decreto 3969/66), se procediera a gestionar la modificación de algunas disposiciones legales de carácter urgente; encomendando además a un equipo técnico, integrado por personal militar, abogados, contadores, ingenieros y demás funcionarios idóneos en las distintas materias, la elaboración de un Proyecto del Nuevo Estatuto Jurídico para la Empresa, que debía realizarse aprovechando toda la experiencia recogida, tanto en el ámbito empresarial, como en el nacional ya sea en el campo de la administración pública, como en el de la actividad privada, y aún comparando la experiencia internacional, principalmente la de los países que marchan a la vanguardia en la materia ferroviaria.

Como producto de las medidas urgentes tomadas se puede mencionar el Decreto 7402/67, por el cual se derogaban los artículos 40, 41 y 42 del Estatuto entonces vigente; dichos artículos imponían que las contrataciones

que realizara la Empresa por montos superiores a M\$N 50.000.000. -
(CINCUENTA MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL) \$ 500.000. -
ley 18.188 (QUINIENTOS MIL PESOS) en las contrataciones directas, o
M\$N 100.000.000. - (CIEN MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL)
\$ 1.000.000 ley 18.188 (UN MILLON DE PESOS) en los restantes tipos de
contrataciones, debfan ser previamente autorizadas por el Poder Ejecutivo
Nacional, con la intervenci3n del Ministerio correspondiente.

Ya en el t3pico integral de la reforma de fondo de toda la legislaci3n
empresaria, la comisi3n encargada de la elaboraci3n de un nuevo estatus
jurfdico para la empresa, redact3 un proyecto de ley que luego de algunas
modificaciones, fue posteriormente sancionado y promulgado por el Poder
Ejecutivo Nacional, con fecha 17 de setiembre de 1969, siendo la actual ley
Nº 18.360, la Ley Orgánica B3sica de Ferrocarriles Argentinos.

Filosoffa de la ley 18.360

La filosoffa de la ley 18.360, tiende a dotar a Ferrocarriles Argen-
tinos, de la flexibilidad y din3mica propia de las empresas de tipo indus-
trial y comercial moderno.

Ello, no obstante la apariencia sencillez de su enunciado, ha deman-
dado 3rduos e ingentes esfuerzos para poder lograr su concreci3n, pues se

ha debido contemporizar con una serie de situaciones de hecho y de derecho, motivadas las unas por la circunstancia de que Ferrocarriles Argentinos, debía continuar dentro del ámbito de la economía estatal (es un ente con características de empresa privada, pero como conjunto, su patrimonio continúa siendo de propiedad estatal) y las otras por la necesaria ingerencia que han tenido en ella antes de su sanción, los organismos del estado a los cuales compete la materia (Ministerio de Economía y Trabajo, Secretarías de Estado de Transporte y de Hacienda y demás organismos técnicos), lo cual ha hecho transigir en algunos tópicos que fueran adaptados por vías de la negociación.

Esta ley logra en general arbitrar los medios que, ponderando las particulares circunstancias de la explotación ferroviaria y sus actividades complementarias y subsidiarias provea los elementos legales necesarios para su dinámico desenvolvimiento, innovando particularmente en aquellos aspectos que no condicen a sus necesidades, por la legislación vigente para las restantes Empresas del Estado.

La Ley 18.360 al encuadrar a Ferrocarriles Argentinos en un régimen similar a las empresas privadas, lo hizo partiendo de una serie de situaciones fácticas y de derecho que fue menester contemplar. Esto surge a lo largo de todos sus títulos y artículos. Vemos así la analogía existente entre las facultades que se reserva el Poder Ejecutivo Nacional como natural represen

tante de la comunidad nacional, con las facultades que normalmente corresponden a la asamblea de accionistas para las sociedades anónimas; ésto se observa particularmente en materia de la mecánica de las decisiones supra Empresa, tales como la aprobación por el Poder Ejecutivo de sus planes de acción de largo, mediano y corto plazo; de su presupuesto patrimonial, económico y financiero, así como la Memoria, el Balance General y Cuadro Demostrativo de Ganancias y Pérdidas, debiendo estos últimos documentos ajustarse a las disposiciones generales que rigen para la formulación de los balances de las Sociedades Anónimas; el Poder Ejecutivo nombra a sus altas autoridades, (Presidente, Vicepresidente Ejecutivo y Directores) y a los Síndicos, siendo también quien reglamenta la función de la auditoría externa encargada del contralor de legitimidad y del régimen contable, etc. Otro aspecto de la analogía mencionada con las empresas privadas surge de las atribuciones de la empresa, que son todas las establecidas en las normas de los Códigos Civil y de Comercio, sin otra limitación que la ley de que se trata.

La estructura de la ley 18.360 puede visualizarse en el apéndice Nº 1.

Prospectiva para 1979

Podemos decir que las prospectivas de Ferrocarriles Argentinos al finalizar la década del 70 están signadas en lo jurídico por el avance de

las ciencias y de la técnica en general, al servicio de las cuales y del ciudadano en forma integral debe estar la ciencia jurídica, como expresión acabada de su cometido.

Ello traerá aparejada la siguiente situación:

- A) - Armonía en el desenvolvimiento empresario de Ferrocarriles Argentinos, sin más trabas ni burocracia que las que podrían tener las más adelantadas empresas nacionales o extranjeras.**
- B) - Coordinación con los restantes medios de transporte en particular y de las comunicaciones en general, por medio de una sabia ley de coordinación general de dichos medios.**
- C) - Integración de Ferrocarriles Argentinos a los restantes medios de transportes internacionales, tanto en el plano regional como en el mundial.**
- D) - Funciones de fomento sufragada por el estado en paridad de condiciones con los restantes medios de transporte, tanto públicos como privados como corolario de su total integración nacional.**

CAPITULO NO 5
POLITICA Y COORDINACION
DEL TRANSPORTE

POLITICA Y COORDINACION DEL TRANSPORTE

ASPECTOS GENERALES

Conviene señalar que la Argentina no ha desarrollado aún una política de transporte efectiva, ni tomado medidas adecuadas para la coordinación del mismo, lo que ha resultado ser un factor de gran incidencia en las pérdidas financieras que han tenido los FF.CC.

Ello ha contribuido a agravar el proceso inflacionario, ya conocido.

Es importante, por consiguiente encarar una política que contemple los siguientes aspectos:

1. asegurar la eficiencia de operación de los servicios ya existentes,
2. basar las decisiones de inversión en un criterio económico firme,
3. establecer una política tarifaria que refleje la escasez de los recursos económicos y eventualmente apoyar dicha fijación sólo en los costos de operación para el caso de FF.CC.

Un requisito para la ejecución efectiva de estas tareas debe ser una mejora en el sistema de recopilación de datos, de manera que las deci-

siones sean tomadas en base a un conocimiento adecuado de las instalaciones existentes y a una evaluación de las necesidades futuras.

Específicamente, los métodos de recopilación de datos necesitan mejoras en los siguientes aspectos:

- utilización y costos de la flota de vehículos automotores
- inversiones para carreteras y gastos de mantenimiento
- condición del material rodante ferroviario y de los equipos de talleres y costos ferroviarios.

Una imagen clara de la falta de equilibrio, derivada a su vez de la falta de coordinación ya señalada, la da la información estadística básica de transporte clasificada por los diferentes medios utilizados como se desprende de los siguientes cuadros.

TRAFICO DE CARGA POR TIPO DE TRANSPORTE 1950-1966

(Miles de Toneladas Productivas)

AÑO	TOTAL	CARRETERAS	FF.CC.	NAVEGACION DE CABOTAJE	TRANSPORTE OLEODUCTOS FLUVIAL	
1950	187,998	147,823	32,849	-	7,257	69
1951	205,727	163,123	32,966	-	9,526	112
1952	184,279	142,664	29,677	-	11,796	142
1953	216,020	173,272	30,540	-	12,024	184
1954	215,017	170,850	31,042	-	12,915	210
1955	221,998	179,164	28,712	-	13,904	218
1956	217,502	175,373	27,785	4,320	9,766	258
1957	220,396	177,957	26,872	4,143	10,969	455
1958	236,863	193,615	25,320	5,411	11,934	583
1959	229,697	184,543	26,798	5,453	12,180	723
1960	233,966	186,310	26,166	6,907	13,089	1,494
1961	248,005	198,188	21,964	9,739	15,522	2,592
1962	243,340	195,855	17,220	10,479	16,170	3,616
1963	238,952	192,806	16,805	10,279	15,482	3,580
1964	259,880	207,893	20,692	10,601	16,962	3,732
1965	285,600	226,285	23,407	10,247	18,630	7,031
1966	280,125	220,059	21,944	10,235	20,140	7,747

FUENTE INFORMACION: CONADE

TRAFICO DE CARGA POR TIPO DE TRANSPORTE 1950-1966

(Millones de Ton. x Km.)

AÑOS	TOTAL	CARRETERAS	FF.CC.	NAVEGACION DE CABOTAJE	TRANSPORTE FLUVIAL	OLEODUCTOS
1950	29,054	7,652	16,120		5,189	93
1951	32,049	8,607	16,479		5,812	151
1952	32,094	8,212	15,256		8,434	192
1953	33,545	9,684	15,016		8,597	248
1954	34,183	9,468	15,197		9,234	284
1955	35,129	9,502	15,392		9,941	294
1956	35,918	10,061	14,870	6,920	3,719	348
1957	35,662	10,263	14,367	6,481	3,720	831
1958	37,999	11,346	13,835	8,339	3,670	809
1959	40,723	11,411	15,530	8,974	3,798	1,010
1960	47,084	14,216	15,188	11,437	4,135	2,108
1961	56,048	17,645	14,014	16,232	4,624	3,533
1962	57,988	19,613	10,959	17,927	4,898	4,591
1963	56,707	19,406	10,695	17,439	4,623	4,544
1964	62,897	20,618	12,560	20,102	5,221	4,396
1965	70,488	23,532	14,186	19,945	5,153	7,672
1966	69,499	23,169	13,798	19,917	5,579	7,036

FUENTE DE INFORMACION: CONADE

Entre 1960 y 1966, la participación del FF.CC. en el total de transporte del tráfico de carga, ha disminuído de un 32% a un 20% y su participación en el tráfico suburbano de pasajeros disminuyó, de un 22% a un 17%.

En 1967, un aumento general de las tarifas ferroviarias de un 60-70% causó una disminución aún más aguda, un 16% para el tráfico de carga y un 14% para el tráfico suburbano de pasajeros de la participación total.

No se trata por cierto de plantear la necesidad de que un sistema mantenga la proporción que adquirió en determinado momento en el total del tráfico, lo que significaría negar los adelantos tecnológicos, sino de aplicar los medios necesarios, para que la transformación que necesariamente deba hacerse, tenga como objetivo lograr que los costos sociales sean mínimos en el proceso.

FINANCIACION

La financiación para las inversiones del sector transporte, proviene de los ingresos generales del Gobierno, impuestos típicos y de la producción interna de fondos.

En el caso de los fondos para las carreteras, la distribución de los recursos entre las distintas provincias no está basada en las necesidades específicas, sino que se hace de acuerdo a un criterio fijo.

Este ha sido el principal factor de desequilibrio en el desarrollo de las redes viales de las diversas regiones.

Es aconsejable que la canalización automática de los recursos hacia las provincias sea eliminada y que se adopte como criterio, el de la productividad o crecimiento económico para la selección de las inversiones.

Los objetivos de la coordinación del transporte pueden ser logrados si los usuarios pueden elegir libremente entre las diversas clases, y si las industrias del transporte pueden competir entre ellas sin trabas.

En el transporte de carga, existe una situación de "facto" de libre competencia y además presenta reglamentaciones restrictivas, más que normativas, las que bien podrían abandonarse.

Para el tráfico de pasajeros las reglamentaciones restrictivas sobre los itinerarios, las tarifas y los horarios afectan negativamente a la distribución de dicho tráfico entre las distintas clases de transporte y deberían suprimirse en forma gradual para los servicios suburbanos.

El sistema institucional vigente en materia de transporte, no permite la formulación, ejecución y supervisión efectiva de una política nacional en esta materia.

La Secretaría de Transporte es responsable de la coordinación del transporte, pero sólo supervisa los FF.CC. y la industria del transporte automotor mientras que el planeamiento de las carreteras lo realiza la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas.

Las grandes pérdidas financieras producidas por los FF.CC. han sido un factor de incidencia en los déficit presupuestarios y han contribuido en gran medida a los problemas económicos del país.

La eficiencia financiera ferroviaria, ha sufrido un constante deterioro a partir de la Segunda Guerra Mundial.

Esto se debe en gran medida, al hecho de que los FF.CC. se implantaron a fines del siglo XIX y principios del XX, cuando tenía lugar en la República Argentina una rápida expansión de la producción agrícola, y cuando no existían otros medios para el transporte masivo de granos a los mercados.

Este proceso de expansión, una vez frenado, redujo la capacidad de ganancia de las empresas a lo que se sumó luego la creciente competencia del transporte automotor.

COORDINACION

La coordinación del transporte no significa, tal como ya se ha

planteado, transferir forzosamente tráfico de un medio a otro para compensar por esa vía la menor eficiencia operativa del segundo.

Se trata de hacer que la menor eficiencia operativa de un medio con respecto a otro no implique la desaparición de aquellos elementos de éste que puedan o necesitan concurrir en proporción importante, al mantenimiento del proceso productivo.

Se da por supuesto que en la consideración comparativa de los criterios de costo, tienen que entrar elementos ajenos a los de índole estrictamente contable, en la medida en que estos no consideren factores que hacen a la economía en su conjunto y que no pueden verse reflejados eficazmente en dichos criterios.

La rigidez de las inversiones en el sistema ferroviario, y las características del mismo hacen poco válida la comparación con el autotransporte capacitado para realizar un tráfico directo como el de puerta a puerta con mayor facilidad.

Es por ello que en casi todos los sistemas ferroviarios del mundo el déficit de la ferrovía ha sido un fenómeno fácilmente observable.

El origen de la red ferroviaria, explica sus características radiales con respecto al puerto de Buenos Aires, fenómeno exactamente igual al

producido en Estados Unidos en período similar, donde se pueden observar dos redes centradas en Chicago una de ellas y en los puertos del Atlántico la otra.

Los cambios posteriores operados en la economía desactualizó la organización original y fue generando paulatinamente la situación actual.

Es evidente que no es esa la única causa de la actual situación ferroviaria y por otra parte el conocimiento del fenómeno no lo hace menos vigente. Se agregan a él, razones de otro orden entre las cuales no se debe dejar de mencionar la política aplicada a partir de la nacionalización del sistema.

Este hecho debió implicar la adopción de un criterio de renovación, adecuación y modernización del sistema, en la medida en que ya no debían pesar los problemas propios de la empresa privada, cuyo motor principal es necesariamente la obtención de beneficios, y que no en todos los casos podía encontrar rentable la inversión ferroviaria comparada con otros sectores económicos.

Ello no implica que el Estado deba dejar de utilizar un sistema de cálculo contable adecuado, sino que implica la necesidad de adoptar una política en materia de transporte ferroviario coherente con la del desarrollo del país.

El proceso de descapitalización relativa en el que entró el sistema a partir de la fecha a que se hizo referencia, generó en un período inmediato posterior, la aparición de un déficit creciente cuyas consecuencias ya se conocen.

La política de transporte público está principalmente dirigida a la distribución de los escasos recursos económicos para las inversiones y a la explotación de los diversos medios de transporte para satisfacer las necesidades de este tipo, al costo total que resulte más bajo para la economía. La tarea básica es por consiguiente asegurar que los servicios existentes operen eficientemente, sobre una base financiera sólida y que las decisiones de inversión sean tomadas con un criterio económico estable.

CAPITULO NO 6
SITUACION DE LA
EXPLOTACION FERROVIARIA ARGENTINA

SITUACION DE LA EXPLOTACION FERROVIARIA ARGENTINA

La situación en que se encuentra la explotación ferroviaria argentina se puede observar, en términos de carga transportada, en los cuadros en los que se ha señalado la evolución de la misma por los diferentes medios existentes.

Ello ha generado un proceso de pérdida de capacidad financiera del sistema, agravada recurrentemente por la imposibilidad de disponer de recursos adicionales suficientes para modificar la situación ya existente.

La capacidad de ganancia de las empresas ferroviarias es negativa y creciente en su tendencia, lo que se abona en los cuadros que se transcriben, correspondientes a las operaciones de los años 1967, 1968 y 1969. Los mismos corresponden a la cuenta de explotación.

		1967		1968		1969	
a. Gastos de explotación		%	<u>113.502.230</u>	%	<u>110.923.347</u>	%	<u>113.866.308</u>
1)	Conservación de Vía y Obras	17,3	19.411.322	18,0	20.009.000	17,4	19.578.737
2)	Conservación de Tren Rodante	21,9	24.848.794	18,9	21.022.025	21,2	24.241.889
3)	Alistamiento y recorrido T.Rodante	27,3	30.929.417	28,2	31.158.393	27,3	31.082.387
4)	Servicio de Tráfico	23,8	27.090.613	24,3	26.670.267	24,3	27.585.055
5)	Servicio Fluviales	0,3	412.080	0,3	374.106	0,4	489.988
6)	Administración	2,9	3.376.299	3,2	3.594.140	5,3	6.123.803
7)	Gastos Varios	6,3	7.173.475	7,	7.926.953	3,7	4.260.015
8)	Servicios Auxiliares	0,2	260.277	0,1	168.460	0,2	251.056
Subsidio al usuario						0,2	253.374
b. Productos de explotación			<u>68.930.556</u>		<u>77.064.478</u>		<u>83.931.051</u>
1)	Pasajeros	35,9	24.747.782	35,4	27.356.820	36,57	30.694.428
2)	Exceso de equipaje	0,1	94.394	0,1	105.003	0,13	105.061
3)	Encomiendas	5,2	3.631.023	4,8	3.710.904	6,30	5.285.467
4)	Carga	52,1	35.913.678	52,4	40.394.189	49,75	41.757.835
5)	Hacienda	3,0	2.077.749	2,9	2.242.407	3,35	2.815.438
6)	Trenes especiales	0,01	12.237	0,02	17.696	0,01	5.655
7)	Telegramas	0,2	153.059	0,02	158.131	0,20	168.358
8)	Almacenaje	0,2	833.405	1,	792.681	0,74	617.934
9)	Arrendamientos y Alquileres	1,2	767.592	1,7	1.339.301	1,86	1.560.948
10)	Varios	0,9	668.728	1,2	930.855	1,07	901.413
11)	Servicios Auxiliares	<u>0,04</u>	<u>30.916</u>	<u>0,02</u>	<u>16.486</u>	<u>0,02</u>	<u>18.509</u>

Las pérdidas de explotación se ven aumentadas por las cargas financieras tal como se puede observar en la cuenta de ganancias y pérdidas.

Los dos elementos, cuenta de explotación y de ganancias y pérdidas, que se han utilizado para considerar la situación actual de la explotación ferroviaria sintetizan muy claramente una amplia gama de fenómenos que se ven reflejados en dichas cifras.

Frente a esta situación, los distintos estudios que se han realizado, la mayor y más importante parte de ellos con participación de los organismos internacionales de crédito o directamente por estos, han coincidido en señalar un esquema de soluciones que se pasa a considerar.

Consiste el mismo, sustancialmente, en el redimensionamiento de la red, entendido en este caso como una reducción de la misma, mediante la clausura y eventual levantamiento de una serie de ramales y estaciones económicamente no rentables, supresión de líneas, reducción del efectivo en personal, redimensionamiento y modernización de talleres, renovación del material rodante, racionalización y automatización de las playas de clasificación de trenes.

CAPITULO NO 7

ALTERNATIVAS EN LA SOLUCION
DEL SISTEMA FERROVIARIO

ALTERNATIVAS EN LA SOLUCION DEL SISTEMA FERROVIARIO

A esta altura del análisis cabe hacer una consideración general acerca de las distintas variables que se han planteado con relación al problema de la explotación ferroviaria, la función que cumple en el sistema de transportes y la forma más idónea para superar el déficit.

El ensbque tiene dos ángulos claramente definidos. Por una parte se puede analizar con el criterio de una explotación empresarial privada; por otra parte con la consideración propia de una empresa pública.

El carácter peculiar del servicio ferroviario ha hecho que aún cuando su propiedad fuera privada, la relación con el sector público por la vía del establecimiento del sistema tarifario, por las consideraciones particulares con que se trató a las empresas respecto a las normas corrientes, especialmente en materia de importación de equipos, aspectos fiscales, etc. han dado a dicha empresa privada un carácter diferencial que se aproximaba en medida importante al de un ente público.

Por una parte, al tratarse de un servicio público, cuyas funciones son irremplazables en muchos aspectos, lo que genera la intervención constante de los poderes públicos.

En otro aspecto porque habiendo sido durante mucho tiempo, por su naturaleza intrínseca, una explotación de tipo monopólica, también generó un tipo de acción constante del sector público, presionando en las tarifas.

No se renovará aquí la vieja discusión sobre si el sistema tarifario, elaborado principalmente por las empresas favoreció en particular a los importadores ingleses pero sí conviene dejar sentado el carácter de la relación, ya establecido en la vieja ley Mitre.

Todo ello hizo que al pasar el dominio del sistema al sector público, la organización existente siguió funcionando sin mayores cambios, utilizando los mismos reglamentos y normas cuya eficiencia había sido probada a través de los años.

No debe tampoco dejarse de lado que las condiciones de explotación del servicio en el momento de realizarse la nacionalización habían decaído, fenómeno que se puede observar a partir de la crisis económica de 1929.

El lento ritmo de las renovaciones de equipo y del mantenimiento y el bajo rendimiento de la explotación, hizo que ya en el año 1940 "... Al respecto el gobierno británico ha expresado el deseo de que se considere un plan general de adquisición de los ferrocarriles ingleses en la Argentina, y de que los saldos en libras sean aplicados preferentemente al pago en efectivo de valores representativos de las mencionadas inversiones de acuerdo con

el plan que se elabore..." lo que se puede verificar en la correspondiente memoria del Banco Central de la República Argentina, fueran ofrecidas en venta las empresas ferroviarias al gobierno argentino.

Es evidente que la situación particular de la economía inglesa, como consecuencia de la guerra mundial, y la de las mismas empresas por su falta de actualización, concurren a dicha oferta, de la que se hizo cargo el gobierno argentino en 1945.

A partir de esa fecha comienza un proceso de degradación del sistema ferroviario que sumado a los antecedentes señalados fue persistente y no pudo ser frenado hasta la fecha.

No pocos intentos de planificar el resurgimiento de los ferrocarriles se han efectuado hasta el momento. No tiene demasiado interés relatar todos ellos, muchos de los cuales se encuentran enunciados en los distintos planes económicos nacionales.

En cambio sí conviene detenerse en el que se formulara en 1962 en un estudio efectuado por convenio entre el Gobierno Argentino, el Fondo Especial de las Naciones Unidas, y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, denominado "Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance", cuya dirección técnica estuvo a cargo del Sr. T.B. Larkin.

El denominado Plan Larkin sugería como solución del problema ferroviario, después de hacer las pertinentes consideraciones sobre el sistema de transportes en general, una serie de medidas que se sintetizan a continuación:

1. Redimensionamiento de la red, eliminando una serie de ramales y líneas cuyo mantenimiento consideraba inoperante.
2. Reducción del personal por la vía de una racionalización de su utilización debiéndosele agregar la derivada de la eliminación de ramales en las señaladas.
3. Concentración de las reparaciones y trabajos de mantenimiento en pocos talleres eliminando algunos de los existentes.
4. Sustitución de locomotoras de vapor por un parque de locomotoras Diesel, posponiendo incluso la electrificación de los servicios suburbanos del F.C. Roca.
5. Recondicionamiento de la tarifa, llevándola a niveles que permitiesen mejorar los ingresos netos de explotación, mediante una coordinación de las tarifas de los demás medios de transporte.
6. Reestructuración de los reglamentos de trabajo existentes en el sistema ferroviario.

El plan desde un punto de vista económico ortodoxo tenía una consistencia y homogeneidad reales, y debe decirse que muchos de los progra-

que puedan evitar un alto nivel de desocupación en el caso del cierre de aquellos.

Con posterioridad a la formulación del Plan Larkin, se hicieron varios enunciados de planeamiento, casi todos ellos muy coherentes, pero que no tuvieron posibilidad de aplicación por los frecuentes cambios en la dirección de la empresa.

El último de ellos, el denominado "Plan de Mediano Plazo" formulado en 1970 reitera varias de las soluciones planteadas por el Plan Larkin pero por su carácter de mediano plazo, pone mayor énfasis en el programa de reequipamiento y renovación. Admite la alternativa de la electrificación de las líneas suburbanas del F.C. Roca y plantea un programa de viviendas para el personal que debe prestar servicios en zonas donde no existan disponibilidades en esa materia. Agrega una consideración sobre nuevos métodos de operación v.gr. el uso de containers, y trata de lograr en sus enunciados que la cuenta de explotación logre un equilibrio adecuado en el lapso de cinco años del programa.

Analizadas las alternativas de solución que se acaban de sintetizar, debe aceptarse que en ninguna de ellas se observa un grado de imaginación suficiente, ni la fuerza necesaria en sus argumentos, para que alguna de ellas concite el apoyo de todos los sectores interesados realmente en la ubi-

cación adecuada del sistema ferroviario en la economía argentina y su recuperación financiera y operativa.

Es por ello que el presente trabajo pretende plantear una nueva variante, que sirva realmente a dichos objetivos, que le acuerde a la empresa ferroviaria la agilidad necesaria para actuar en un mundo cuya tecnología cambiante obliga a una adecuación permanente de todos los medios de acción.

CAPITULO Nº 8

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

El esquema básico de la solución que se propone consiste en separar dos aspectos del sistema ferroviario de modo tal que uno de ellos, la operación, sea manejada por la empresa ferroviaria y que del segundo de ellos, la infraestructura y su mantenimiento se haga cargo el estado directamente por los órganos administrativos naturales o creado, si se considera conveniente, una organización burocrática adecuada, quedando de esta manera la movilidad a cargo de F.A.

Existen varias razones por las que se considera necesario tomar esta medida, entre otras se pueden enunciar las siguientes:

- Poner en un pie de igualdad al sistema ferroviario con el resto del transporte (no debemos olvidar que en todos los casos, el Estado se hace cargo de la infraestructura -por ejemplo: aeropuertos, puertos y vías navegables, carreteras).
- Por otra parte en otros países tales como Francia, la SNCF, es una empresa netamente de movilidad, el estado se hace cargo de la infraestructura en lo que concierne a conservación, mantenimiento, reparación y tendido de nuevas líneas, concurrenciando con la empresa en el pago del personal (50%) guardabarreras, en el caso argentino, ese personal corresponde al departamento Tráfico.

- Lo mismo sucede con relación a la racionalización de los ferrocarriles suecos.

Ferrocarriles Argentinos tendrá a su cargo la parte netamente comercial, es decir, el transporte ferroviario de pasajeros y carga, al que hay que agregar combinaciones intermodales con otros medios de transporte cuando ello resultare conveniente, partiendo para su implantación e implementación de los siguientes supuestos:

- 1- El Estado Nacional se haría cargo del déficit acumulado a la fecha y el que se produzca durante un lapso de cinco años.
- 2- Tendrá también a su cargo el mantenimiento y renovación de la infraestructura (vía y obras, señalamiento y telecomunicaciones) y del personal correspondiente como así también del tendido de nuevas vías.
- 3- Las cuentas a cobrar por la empresa de empresas públicas y reparticiones nacionales, se actualizarán sus valores con un índice de ajuste adecuado y deben ser abonadas en un plazo de cinco años.
- 4- Las deudas de la empresa hacia otras empresas públicas y reparticiones del estado, también ajustadas, serán abonadas por la misma en un plazo de cinco años, (en ambos casos se puede llegar por la vía de compensación).
- 5- El estado deberá abonar a la empresa la diferencia entre la tarifa normal y la tarifa desgravada, cuando solicite que se aplique esta última en aque-

llas circunstancias, regiones y/o productos que le interese mantener o fomentar.

- 6- Un criterio similar se aplicará para la tarifa de los servicios de pasajeros, urbanos y suburbanos, en la medida en que éstas se encuentren de gravadas por un proceso histórico. La diferencia, que debería estar finalmente a cargo de los municipios cuyos habitantes se benefician con dichos servicios, puede ser recuperada por dichos municipios, reduciendo la participación de los mismos en la recaudación de los impuestos de coparticipación.

La Empresa de Movilidad Ferroviaria (F.A.) mantendrá el servicio en el mejor grado de eficiencia compatible con los elementos de que disponga en el momento de implantación del sistema y se hará cargo de:

1. La adquisición y mantenimiento del parque tractivo y remolcado.
2. Del mantenimiento de los talleres de reparación y conservación.
3. Transferirá al Estado Nacional el 20% de los beneficios a partir del 5º año de iniciadas sus actividades.

Dos condiciones previas deben ser cumplidas para la puesta en marcha del programa, y son las siguientes:

1. 3 La aplicación de un programa coordinado de transportes con asignación de tráfico.
2. La aplicación efectiva del Plan de Mediano Plazo en todos sus enunciados y objetivos.

Se entiende que la organización de la nueva empresa requiere el cumplimiento de ciertas condiciones mínimas, entre las que conviene citar las siguientes, todas ellas a cumplirse concurrentemente con el plan de mediano plazo:

De orden técnico

1. Especialización de los talleres
2. Renovación de material rodante
3. Aumento de velocidad y uso óptimo de la potencia disponible.
4. Elevación del índice de rotación de los elementos.
5. Racionalización y automatización de las playas de clasificación de trenes.
6. Implantación de nuevas formas de transporte masivo de pasajeros urbanos y suburbanos y de cargas a larga distancia-trenes directos y block.
7. Transporte por containers y piggy-backs lo que llevaría a una combinación y complementación de servicios.
8. Modernización de los canales de información para una mayor eficiencia en la toma de decisión.
9. Implantación de un programa de reeducación de mano de obra a efectos de poder hacer efectiva la reducción de personal sin crear por ello problemas sociales evitables.

De orden económico-financiero

1. Establecimiento de una política comercial empresarial para incrementar el tráfico.

2. Adecuación del régimen tarifario dentro de la coordinación general de tarifas mediante la aplicación de los siguientes elementos de acción:

- 1) Despejar la incidencia vial
- 2) Actualizar costos-variaciones temporales y direccionales, aprovechamiento de picos y retornos.
- 3) Virtualizar tarifas -en base a valores locales de costo y concurrencia.

3. Racionalizar gastos

De orden político

Se la considera como una empresa autónoma, con la estabilidad necesaria en el equipo dirigente, que permita llevar a cabo los planes enunciados anteriormente.

Así enunciadas las condiciones de implantación y los criterios de operación de la Empresa de Movilidad Ferroviaria, sería necesario hacer una descripción de cada uno de los elementos considerados en el planteo, pero ello sería reiterar los estudios y análisis efectuados en los distintos planes ya mencionados, debiendo considerarse válidos por su mayor grado de actualización, los elementos que en tal sentido se describen en el Plan de Mediano Plazo, del cual se transcriben en Apéndice I las consideracio-

nes que se entienden más significativas a efectos de este estudio.

En cambio se considera conveniente hacer un análisis de la cuenta de explotación de los últimos tres años para determinar su estructura, y la proyección de la misma en los próximos cinco años en función de los criterios de la tesis expuesta.

Por separado se hace también una evaluación del costo del sistema a cargo del estado en su faz inmediata. En la de Mediano Plazo, reequipamiento y renovaciones de infraestructura y en su proyección futura en lo que se refiere a costos de mantenimiento.

No se consideran en esta última proyección el costo que debe abonar por tarifas diferenciales, por cuanto se trataría de criterios de política ajenos al cálculo de la explotación en sí.

En lo que se refiere al desarrollo de la Empresa de Movilidad Ferroviaria en cuanto a la captación futura de cargas y pasajeros, se ha supuesto que la coordinación del transporte y el ordenamiento tarifario de todo el sistema, le permitirá participar en mayor medida que en la actualidad en la captación de los incrementos que en el futuro se produzcan en ambos aspectos.

PROYECCION CUENTA DE EXPLOTACION

A VALORES CONSTANTES DE 1969

		1º a.	2º a.	3º a.	4º a.	5º a.
Gastos Explotación						
1) Conservación Vía y Obras	(a)	40,00	41,60	43,30	44,90	46,60
2) Conservación Tren Rodante	(b)	240,00	248,16	256,59	265,32	274,34
3) Alistamiento y recorrido Tren Rodante	(c)	310,00	320,50	331,30	342,50	354,10
4) Servicio de tráfico	(d)	275,00	284,35	294,01	304,00	314,33
5) Servicio fluvial	(e)	4,60	4,60	4,60	4,60	4,60
6) Administración	(f)	53,00	55,20	57,40	59,69	62,07
7) Gastos Varios	(g)	35,00	35,70	36,41	37,13	37,87
8) Servicios auxiliares		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
9) Compensación usuarios		2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
		<u>961,60</u>	<u>994,11</u>	<u>1.027,61</u>	<u>1.062,14</u>	<u>1.097,91</u>
Gastos financieros						
10) Compras Circ. 618	(h)		33,00	49,50	66,00	82,50
11) Servicios Financieros Eximbank	(i)		17,00	17,00	17,00	17,00
12) Servicios Financieros Banco Mundial	(j)					<u>75,00</u>
		<u>961,60</u>	<u>1.044,11</u>	<u>1.094,11</u>	<u>1.145,14</u>	<u>1.272,41</u>
(-) Déficit (+) Superavit de explotación	-	80,60	75,11	28,09+	26,86	16,66

(a) parte que corresponde a operación; aumentaría 4% anual

(b) aumentaría 3,4% anual

(c) aumentaría 3,4% anual

(d) aumentaría 3,4% anual

(e) se mantiene constante-Túnel Paraná-Santa Fe

(f) aumentaría el 4%

(g) aumentaría 2% anual

(h) amortiza el 10% el 2º año y luego, 15%, 20%, 25% y 30% el 6º año (330 millones)

(i) u\$s 31 millones cambio 5.- amortiza 10 años más intereses

(j) u\$s 1,5 millones anuales a partir del 5ºa. durante 25 años.

Costos a cargo del Estado Nacional
(Millones de pesos ley)

	<u>1er.</u> <u>año</u>	<u>2do.</u> <u>año</u>	<u>3er.</u> <u>año</u>	<u>4to.</u> <u>año</u>	<u>5to.</u> <u>año</u>
1) Pérdidas de explotación	80	51			
2) Pérdidas financieras (1)	80	60	40	40	40
3) Mantenimiento Vía y Obras	160	163	166	170	175
4) Renovación infraestructura PMP y V. y O.	162	186	210	233	232
5) Renovación infraestructura S y T	<u>17</u>	<u>19</u>	<u>20</u>	<u>19</u>	<u>20</u>
	<u>499</u>	<u>479</u>	<u>436</u>	<u>462</u>	<u>467</u>

(1) Incluye principalmente intereses a

Proveedores, que se van reduciendo,

- Servicios de pasajeros con rebaja y sin cargo que no se consideran
- Se mantienen los intereses sobre préstamos externos anteriores.

Para un mejor análisis y consideración de la solución que se propone, se han confeccionado los siguientes cuadros:

**1. Proyección de la cuenta de explotación -5 años- en sus dos grandes ítems
Gastos de explotación y Productos de la Explotación.**

Los mismos indican la evolución esperada de la cuenta de explotación de la Empresa de Movilidad Ferroviaria, de darse en forma aceptable los supuestos en que se ha basado dicha proyección.

Se puede observar que la principal modificación que se opera es la reducción del gasto de explotación del rubro Conservación de Vía y Obras, por cuanto es precisamente buena parte del mismo el que pasa con cargo al Estado Nacional.

Ello implica una modificación sustancial de la estructura de la cuenta de explotación con respecto a su antecedente inmediato anterior que es la que se ha manejado hasta la fecha y se encuentra reflejada en los cuadros anteriormente transcriptos.

Un segundo aspecto significativo a tener en cuenta es el de la hipótesis formulada sobre la mayor captación de tráfico.

Es evidente que con algunas excepciones derivadas de la mayor energía o eficiencia con la que en ciertos períodos se ha manejado la empre-

sa, parecería que una cierta atonía general ha frenado posibilidades de recuperación efectiva que se pudieron dar en períodos en que la demanda de carga era creciente y hubiese permitido captar una parte importante del mercado.

La actitud pública hacia la empresa ferroviaria, sin causa válida, la hace responsable en gran medida de los problemas económicos generales, y puede considerarse que ello constituye un factor psicológico negativo en cuanto a la posibilidad de recuperación planteada.

Ello no obstante, se considera que dicha posibilidad de recuperación es cierta, y en tal sentido es antecedente destacable el hecho de que en algunos períodos, tal como se ha mencionado, se pudo observar una franca recuperación en buena parte del sistema ferroviario.

Si ha sido posible lograr esa mayor eficiencia, en períodos determinados, por el esfuerzo de los responsables a cargo del manejo del sistema en un momento dado, no debe descartarse la posibilidad de lograr soluciones de tipo permanente en esta materia.

Es por las razones expuestas que se entiende que la empresa ferroviaria puede y debe captar el crecimiento natural del tráfico en la misma proporción que mantiene actualmente e incrementar dicha participación de

un modo sistemático y creciente adecuado a su nueva capacidad, dada por las inversiones previstas en el Plan de Mediano Plazo, a lo que debe agregarse la nueva estructura que propone este estudio, de ser adoptada. En el cálculo de dicha posibilidad debe añadirse como elemento sustancial el hecho de la coordinación de los sistemas de transportes y del régimen tarifario.

2. Proyección de las inversiones a cargo del Estado Nacional.

En esta parte del análisis se destaca el hecho de que el Estado deberá subvenir las necesidades derivadas del mantenimiento de la infra-estructura y de su renovación y ampliación. El Plan de Mediano Plazo efectúa una previsión que en este último aspecto implicaría la renovación de aproximadamente un 25% de la infraestructura en el lapso de 5 años, lo que hace previsible que dicho desembolso deba mantenerse en forma relativamente constante en el tiempo.

Ello implicaría en conjunto un aporte de aproximadamente 460 millones de pesos anuales para cubrir los rubros citados.

La cifra aún siendo importante no sería ya significativa a la luz del problema actual caracterizado por un incremento sistemático del déficit lo que ocasiona no solamente un problema de índole monetario sino que implica una serie de perturbaciones en los sectores industriales proveedores de

la empresa, por la irregularidad en los pagos (11 meses).

En la medida en que la Empresa de Movilidad Ferroviaria logre un ordenamiento financiero adecuado en el tiempo, de acuerdo con la evolución prevista, podrá subvenir sus necesidades de reequipamiento y eventualmente concurrir a conjugar el problema del Estado Nacional mediante la transferencia total o parcial de su superavit futuro.

La tesis enunciada tiende a plantear la posibilidad de un cambio sustancial de mentalidad con respecto a la organización ferroviaria.

Se trata de sustituir formas de operación que han demostrado una eficiencia muy relativa, frecuentemente por causas ajenas a la empresa misma, pero que hubiesen generado las perturbaciones actuales frente a una organización diferente.

Criterios similares se han aplicado en otros países, con características propias en cada caso v. gr. Francia y Suecia (Ver ap.3).

Aún sin pretender que el cambio permita a corto plazo lograr una eficiencia similar a la alcanzada por estos países en la explotación de su sistema ferroviario, se puede lograr una dinámica de cambio que daría la pauta de una solución efectiva al viejo problema del transporte ferroviario argentino.

APENDICE Nº 1

LEY 10.260

BUENOS AIRES,

Excelentísimo señor Presidente de la Nación:

La Empresa Ferrocarriles Argentinos ha elaborado el adjunto proyecto de Ley, destinado a reglar, básicamente, el funcionamiento de la citada empresa, de conformidad con las directivas contenidas en el "Plan de Reorganización y Recuperación de los Ferrocarriles Nacionales" aprobado por Decreto 3.969/66. En éste se prescribe que "se adoptarán las providencias que correspondan para implantar una filosofía empresarial moderna, de tipo industrial y comercial. Para superar los inconvenientes que actualmente traban la consecución de tal propósito, la Empresa propondrá la modificación, sustitución o supresión de las leyes, decretos y reglamentaciones que, a su juicio, se oponen a una gestión empresarial industrial y comercial".

Hasta el presente, los Ferrocarriles Argentinos han venido desarrollando su acción bajo el régimen legal, común a las restantes Empresas del Estado, creado por la Ley Nº 13.653, modificada posteriormente por las Leyes Nros. 14.380 y 15.023.

La práctica de la aplicación de ese régimen ha venido a mostrarlo como inadecuado a los fines de alcanzar el nivel de eficiencia requerido por la naturaleza del servicio público y por las exigencias de la competencia que

ejercitan otros medios de transporte. Trátase en consecuencia de arbitrar el instrumento legal que al ponderar las particulares circunstancias de la explotación ferroviaria, provea los medios legales y reglamentarios específicos de la actividad, aspectos estos que no consultan la actual realidad legislativa que se halla conformada por las citadas leyes de empresas del Estado, el Estatuto aprobado por Decretos Nros. 3135/64 y 8274/65 y las leyes de Contabilidad y de Obras Públicas.

Como crítica esencial a este régimen vigente, no puede dejarse de lado que los Ferrocarriles son empresa comercial e industrial y esa condición no cambia, pertenezcan o no al Estado. Como tal lo reconoce el adjunto proyecto de ley que tiende a otorgar tratamiento especial a la cuestión ferroviaria, vinculada como se encuentra de modo trascendente y por muchos factores al bienestar y desarrollo de la Nación.

Se define el proyecto como ley orgánica básica, toda vez que sus disposiciones constituyen preceptos tendientes a estructurar y formular las normas que permitan remover, en los distintos sectores que integran la administración y explotación ferroviaria, los obstáculos que afectan una gestión activa y acorde con los objetivos que motivan la actuación de la empresa.

Desde este punto de vista, reitérase para determinadas situaciones el articulado del estatuto vigente, aunque confiriéndole en el proyecto la je

rarquía de ley.

Se señala en el mismo que la Empresa Ferrocarriles Argentinos tendrá la capacidad de las personas de derecho privado, con autarquía para su desenvolvimiento dentro de la caracterización de empresa comercial e industrial.

Bajo el concepto de "Constitución, Denominación, Capacidad, Domicilio y Atribuciones", se incluyen en su objeto, no sólo las actividades típicamente ferroviarias sino otras que, calificadas de complementarias o subsidiarias, su ejercicio comporta conveniencia manifiesta para su economía.

Se formula asimismo una enunciación de todas aquellas atribuciones y obligaciones que se ha estimado constituyen necesaria implementación e instrumentación de atribuciones legales para cumplir las finalidades previstas en el sistema de Planeamiento, Programación y Control que se han propuesto las autoridades del Organismo.

Con relación a dichos aspectos que hacen a la competencia, cabe hacer presente que todas las atribuciones conferidas implican simplemente afirmar el concepto de autarquía en la gestión; sin perjuicio de la responsabilidad que concierne a las autoridades por deficiencias e irregularidades en su desempeño.

A este respecto la reforma legal que se propone, instaura el sistema de acuerdo al cual, la potestad de vigilar la correcta inversión de fondos y el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, no configure menoscabo ni sustitución de la voluntad de los Administradores. Estímase oportuno destacar que, por la premiscuidad de mecanismos de control que actúan al presente en relación con el Organismo, aquellos han venido en el hecho a limitar la autarquía y posibilidades de decisión del ente. Los efectos inmediatos de esa situación se traducen en burocratización de la actividad administrativa por la gravitación de un ordenamiento normativo que se aplica, primordialmente, al examen de los medios a que se ha recurrido y no a la apreciación de los resultados logrados en función de los objetivos propuestos.

Bajo los diversos títulos que agrupa el articulado del proyecto se definen las situaciones siguientes:

CONSTITUCION, DENOMINACION, CAPACIDAD, DOMICILIO Y ATRIBU-

CIONES: Se incluyen en esta nómina de atribuciones y obligaciones, aquellas que hacen a su actuación como ente de carácter comercial, proporcionándole las facultades que normalmente corresponden a todo ente empresario en el manejo de sus propios bienes y en la contratación de los servicios que requiere o que presta.

Artículo 115. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

Artículo 116. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

Artículo 117. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo. El Poder Ejecutivo tiene a su cargo el gobierno de la República, el cumplimiento de las leyes y el cumplimiento de las obligaciones que corresponden al Poder Ejecutivo.

plementarse con un ordenamiento del régimen interno de la Empresa, fundamentado en la delegación de atribuciones que hacen a la dinámica de toda empresa industrial y comercial, que en el caso que nos ocupa se halla limitado solamente por los planes de inversiones y por el presupuesto de la misma.

REGIMEN DE EXPLOTACION: En este título se reglan ciertos tópicos que en un régimen de concesión a empresas privadas, deberían ser tratados en el mismo. Se autoriza en él a Ferrocarriles Argentinos a ejercer determinadas facultades, algunas de las cuales, al no poder realizarlas actualmente, inciden agravando su déficit de explotación. Se logra así el equilibrio necesario entre la actual legislación, que se mantiene en cuanto no se oponga a la presente ley, y la existente realidad ferroviaria. Se libera de esta forma a Ferrocarriles Argentinos de soportar mayores costos que los que naturalmente deben gravitar sobre su economía, tal como surge de este acápite y de los dos siguientes.

REGIMEN TARIFARIO: En cuanto a su "Régimen Tarifario", la Empresa, por la concurrencia de determinadas circunstancias y conforme al procedimiento que se señala en el título pertinente, podrá poner en vigor tarifas y celebrar convenios de transporte que importen llegar con estos medios, en forma oportuna y adecuada a la atención de necesidades de los usuarios, lo-

Entre ellas, de Empresas del Estado y sus normas reglamentarias y reglamentaciones, ya que como queda dicho, ello es esencial a la total realización de que se trata de desarrollarse a la empresa.

En materia de que se advierte que las seguridades estatutarias en sus normas reglamentarias y reglamentaciones con carácter esencial, en esta oportunidad se ha orientado la reforma hacia la modificación legislativa misma. Con ello se apunta al reestructuramiento de la actividad, tomando en todo lo posible el esquema funcional de los programas jurídicos de carácter privado, de modo de lograr que el concepto de "administración pública" sea explicado definitivamente por el más apropiado de empresas, identificando así la verdadera esencia y sentido de la organización.

Dice también el Venerable Excmo. Sr. Fiscal.

BUENOS AIRES, 17 setiembre de 1969

En uso de las atribuciones conferidas por el artículo 5º del Estatuto de la Revolución Argentina,

**EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
FANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE LEY:**

**CONSTITUCION, DENOMINACION, CAPACIDAD, DOMICILIO Y ATRIBU-
CIONES**

ARTICULO 1º - La Empresa que se denominará FERROCARRILES ARGENTINOS (F.A.) tendrá la capacidad de las personas de derecho privado, con autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo, técnico, comercial, industrial y financiero, de conformidad con las normas de los Códigos Civil, de Comercio y de la presente Ley. En sus relaciones con el Poder Ejecutivo, actuará por intermedio de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE.

ARTICULO 2º - FERROCARRILES ARGENTINOS tendrá su domicilio en la ciudad de Buenos Aires, pudiendo establecer representaciones o agencias en cualquier punto del país o del extranjero.

ARTICULO 3º - FERROCARRILES ARGENTINOS tendrá por objeto la explotación de los ferrocarriles de propiedad nacional, pudiendo desarrollar las actividades complementarias o subsidiarias que le resulten convenientes.

Le corresponde también todo lo referente a la construcción, explotación y administración de nuevas líneas que le encomendare la Nación o resultaren de convenios con las provincias, así como la facultad de intervenir en los estudios de concesiones que en la materia otorgare el Gobierno Nacional a terceros.

ARTICULO 4º - Para el cumplimiento de sus fines, FERROCARRILES ARGENTINOS tiene las siguientes atribuciones y obligaciones:

- a) Aprobar su estructura orgánica y funcional.
- b) Dictar sus propios reglamentos internos y las normas relativas a control y auditoría interna, pagos, adquisiciones, contrataciones, construcciones y demás inversiones y erogaciones en general.
- c) Elevar al Poder Ejecutivo sus planes de largo, mediano y corto plazo conforme al sistema nacional de planeamiento; Presupuesto Integral, Balance General, Cuenta de Ganancias y Pérdidas y Memoria Anual y dictar las normas de organización técnica de la contabilidad empresarial y del sistema de procesamiento de datos y estadísticas correspondiente.
- d) Administrar, disponer y distribuir los fondos y recursos de FERROCARRILES ARGENTINOS y los que les asigne la Ley de Presupuesto y leyes especiales.
- e) Determinar y asignar la red de explotación de cada administración y de los servicios que las integran, en procura de una mejor racional-

cción y reducción de los costos. Proceder a la función, doctodblamiento o supresión de las Administraciones.

- a) Contratar la ejecución de trabajos y la fabricación de elementos ferroviarios bajo el régimen privado de ejecución de obras o servicios.
- g) Designar, contratar, promover, retrogradar, trasladar, suspender o coparar de sus cargos, al personal empleado en la Empresa, cuyo comportamiento jurídica sea la misma se regirá por las normas del derecho laboral o civil, según la modalidad de prestación de servicios, con exclusión de las normas de derecho administrativo establecidas en las leyes 13. 033, 14. 380 y 15. 023.
- h) Ejecutar las escalas de sueldos y demás retribuciones al personal que por esta ley está facultada a designar.
- ii) Contratar empresas consultoras, auditoras, agentes, corredores y comisionistas en las condiciones corrientes de plaza y sin relación de dependencia para todos los objetos capitales del transporte y de otras actividades administrativas o comerciales de FERROVIARIOS ARGENTINOS.
- jj) Mantener su propio cuerpo de Policía de Seguridad que actuará en jurisdicción ferroviaria conforme a normas que establecerá FERROVIARIOS ARGENTINOS reglamentando su organización, funciones y competencias.

- k) Adquirir bienes.**
- l) Enajenar los bienes muebles e inmuebles incluidos en su patrimonio.**
- ll) Constituir, modificar, transferir o extinguir toda clase de derechos reales.**
- m) Aceptar donaciones o legados con o sin cargo.**
- n) Realizar operaciones financieras y bancarias con instituciones de crédito oficiales o privadas, del país o del exterior, con las limitaciones que impongan las normas cambiarias en vigor.**
- o) Formar parte de sociedades, inclusive accidentales y efectuar aportes a las mismas, de cualquier naturaleza.**
- p) Contratar mutuos y préstamos de uso.**
- q) Celebrar contratos de publicidad en sus bienes y servicios.**
- r) Adquirir fondos de comercio; registrar patentes y adquirir licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria.**
- s) Hacer pagos, incluso los que no sean los ordinarios de la administración, revocaciones o transacciones; conceder créditos, quitas o esperas y efectuar donaciones.**
- t) Exonerar total o parcialmente los cargos por pasajes, fletes, estadías, almacenaje, depósitos, servicios, conceder franquicias y renunciar a prescripciones operadas, cuando estas medidas se justificaren.**

- u) Estar en juicio como actora, demandada, o en cualquier otro carácter, ante cualquier fuero o jurisdicción, inclusive en el extranjero; y hacer uso de todas las facultades procesales para la mejor defensa de los intereses de FERROCARRILES ARGENTINOS.
- v) Otorgar poderes generales y especiales. Sus apoderados judiciales podrán asumir el rol de querellantes ante los tribunales del fuero criminal de la Nación o de las Provincias sin necesidad de poder especial.
- x) Dirigirse, gestionar y contratar en forma directa con las Provincias, Municipios y Organismos Nacionales, provinciales y municipales.
- y) Tomar todas las medidas conducentes para la correcta aplicación del Régimen de Explotación.

CAPITAL

ARTICULO 5. - El patrimonio de FERROCARRILES ARGENTINOS está constituido por todos los bienes que integran el activo y pasivo de la actual Empresa FERROCARRILES ARGENTINOS.

DIRECCION Y ADMINISTRACION

ARTICULO 6. - La dirección y administración de FERROCARRILES ARGENTINOS, estará a cargo de un Presidente, un Consejo de Administración y un Vicepresidente Ejecutivo. Serán miembros del Consejo, el Presidente, quien lo presidirá, el Vicepresidente Ejecutivo y los Directores.

ARTICULO 7° - El Presidente, el Vicepresidente Ejecutivo y los Directores, en número de tres a seis, serán designados por el Poder Ejecutivo y durarán en sus funciones con las limitaciones del artículo 14.

Para ello, se requiere ser argentino nativo o naturalizado, con diez años de ejercicio de la ciudadanía y mayor de treinta años de edad; se deberá tener notoria experiencia y probada capacidad en la conducción de empresas, preferentemente ferroviarias, o bien en materia administrativa, comercial, industrial o financiera.

ARTICULO 8° - No podrán ser designados Presidente, Vicepresidente Ejecutivo o Directores:

- a) Los comprendidos en las inhabilitaciones de orden ético o legal que, para los funcionarios de la Administración Pública, establece la legislación vigente.**
- b) Los concursados civilmente o declarados en estado de quiebra dentro de los diez años anteriores a su designación, con excepción de los que hubieran pagado todos los créditos verificados en los respectivos juicios, ni los condenados en causa criminal por delitos comunes dolosos, ni aquellos cuyas quiebras hubieran sido declaradas o calificadas de culpables y/o fraudulentas por autoridad competente.**
- c) Los que por el desarrollo de sus actividades privadas están ligados directamente a empresas proveedoras de equipos, materiales o servicios**

de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social, en particular de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

El presente artículo establece que el derecho de las personas que se beneficien de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, a ser beneficiarias de las prestaciones de la Seguridad Social en el extranjero, se regirá por el derecho de la legislación de la Seguridad Social del país de residencia.

ministración será presidido por él.

ARTICULO 11 - El Consejo de Administración interveendrá obligatoriamente en los siguientes casos:

- a) En todas las cuestiones que se refieran a los incisos a), b), c), d), e), b), l), ll), m), o), y t) del artículo 4º; a los incisos a), b), c), d), y g) del artículo 18 y al inciso a) del artículo 19.
- b) En las cuestiones y bajo la forma determinada en el artículo 17.
- c) En todos los casos en que le sea requerida su opinión por el Presidente.

ARTICULO 12 - El Consejo de Administración sesionará con más de la mitad de sus miembros. Su pronunciamiento será el que haya recibido la adhesión de la mayoría y revestirá el carácter de un dictamen, correspondiendo la decisión final al Presidente.

No obstante toda vez que éste se oponga a una actitud del Consejo, deberá dejar constancia de acta por escrito y detalladamente sobre las razones y fundamentos de clara eficiencia o beneficio empresarial que lo existieron en su actitud. También se dejará constancia en actas de la disidencia de algún miembro.

Los miembros del Consejo serán responsables con el Presidente en aquellas decisiones que concuerden con su asesoramiento.

En el caso del artículo 17 incisos a) y b), la decisión final corresponde

únicamente al Consejo.

ARTICULO 13 - El Consejo de Administración será convocado por el Presidente quién presidirá la sesión. Será secretario a efectos de la confección de actas, archivo de registros y trámites, el secretario General de FERRO CARRILES ARGENTINOS. Los funcionarios a que se refiere el artículo 33 deberán ser citados para concurrir a todas las reuniones del Consejo de Administración.

ARTICULO 14 - El Presidente, Vicepresidente Ejecutivo y los Directores, responderán personal y solidariamente por el irregular desempeño de sus funciones. Quedarán exentos de responsabilidad quienes no hubieran participado en el acto violatorio de disposiciones legales o reglamentarias o hubiesen dejado constancia de su disconformidad o disidencia.

La eficiencia de la gestión administrativa se juzgará por el Poder Ejecutivo a través de los resultados y rendimientos, y las deficiencias que se estableciere serán causales de remoción de las autoridades o agentes que incurran en ellas.

REGIMEN DE CONTRATACIONES

ARTICULO 15 - FERROCARRILES ARGENTINOS efectuará las contrataciones conforme a los principios básicos de publicidad y competencia de precios, de acuerdo a las normas de la presente ley, debiendo asimismo ordenarse el régimen a que deberán ajustarse los proveedores, especialmente en lo refe-

rente a capacidad técnica, solvencia moral y financiera. Los procedimientos de licitación se regirán por el reglamento que sancione el Presidente de FERROCARRILES ARGENTINOS. En sus relaciones con terceros, FERROCARRILES ARGENTINOS se regirá exclusivamente por el derecho privado. Se consideran terceros no solamente las personas jurídicas privadas, sino también el Estado Nacional, provincias y municipios cuando actúan como personas de derecho privado.

ARTICULO 16 - FERROCARRILES ARGENTINOS ajustará su accionar en la materia a los procedimientos corrientes de licitación pública o privada y contratación directa según convenga o se adapte mejor a los intereses de la gestión empresarial. La Presidencia, en consulta con el Consejo de Administración y conforme a lo establecido en el artículo 4º, inciso b) y el artículo 11, ordenará el régimen en materia de contrataciones, delegando en cada uno de los niveles, las facultades que correspondan a efectos de facilitar una adecuada agilidad en la gestión y un correcto escalonamiento de las atribuciones.

ARTICULO 17 - El Consejo de Administración tendrá la decisión final e intervendrá obligatoriamente en los casos siguientes:

- a) Licitaciones públicas por más de **QUINIENTOS MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL (m\$ n 500.000.000).** -
- b) Contrataciones directas por más de **CIEN MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL (m\$ n 100.000.000. -).**

Las contrataciones inferiores a las mencionadas en los precedentes incisos podrán ser efectuadas por el Presidente, siendo facultativo de éste recabar o no la opinión del Consejo, tal como se dispone en el artículo 9 incisos c) y d).

Dichos montos podrán ajustarse en la forma que determine la reglamentación de esta ley cuando las circunstancias así lo aconsejaren en beneficio del quehacer empresario.

La decisión del Consejo se tomará por simple mayoría de votos, votando el Presidente sólo en caso de empate.

REGIMEN DE EXPLOTACION

ARTICULO 18 - Sin perjuicio de las facultades y deberes que le corresponden de conformidad con leyes y disposiciones reglamentarias que no se opongan a la presente ley, en la aplicación de su régimen de explotación, **FERRO-CARRILES ARGENTINOS** podrá:

- a) Proponer al Poder Ejecutivo la habilitación, clausura temporaria o definitiva y el levantamiento o reubicación de ramales, desvíos, y otros servicios. La Secretaría de Estado de TRANSPORTES, dará intervención a los organismos especializados que determine la reglamentación, a fin de resolver sobre las propuestas dentro de un plazo de CIENTO VEINTE (120) días a contar desde la elevación efectuada por **FERRO-CARRILES ARGENTINOS**.

En aquellos casos en que las propuestas se relacionen con la clausura y levantamiento de ramales, si fueran rechazadas, deberá determinarse por el Poder Ejecutivo a qué cuenta se transferirá el déficit resultante de su mantenimiento.

- b) Establecer las normas técnicas relativas a los materiales y elementos de uso y consumo de FERROCARRILES ARGENTINOS, determinando la cantidad y características correspondientes y los requisitos para librarlos y mantenerlos en servicio, así como su radiación y baja.
- c) Solicitar del Gobierno Nacional la declaración de utilidad pública de los bienes necesarios para el tendido de nuevas líneas o ampliación de las existentes y promover los procedimientos judiciales de expropiación de los mismos.
- d) Establecer en base a estudios técnico-económicos el horario, la corrida y composición de los trenes de todo tipo, así como la tripulación y velocidad a emplear. En el caso de los horarios de trenes de pasajeros, mixtos y de servicios de encomienda se requerirá la aprobación de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, salvo que se trate de cambios o modificaciones menores que no alteren la estructura básica del servicio.

El tipo de protección y señalamiento a darse en los pases a nivel existentes o a crearse se establecerán de acuerdo a las normas que al efec

to establezca la Secretaría de Estado de TRANSPORTE en acuerdo con los demás organismos estatales, provinciales o municipales interesados.

- e) Atender las quejas de los usuarios. Las que no puedan ser satisfechas por FERROCARRILES ARGENTINOS se sustanciarán ante la Secretaría de Estado de TRANSPORTE.
- f) Habilitar al personal para la conducción de locomotoras y demás vehículos automotores ferroviarios, afectados al servicio público.
- g) Establecer, en relación con la función de Policía Sanitaria el organismo técnico que habrá de controlar los problemas vinculados con la salubridad o higiene (ambiental, de tránsito y expendio de materias primas y productos alimenticios, tránsito de animales vivos o sacrificados, etc.) conforme a una reglamentación que determinará específicamente, organización, facultades y competencia, siempre dentro de las normas, directivas o intervención, cuando corresponda, de los organismos del Estado competentes en la materia.

REGIMEN TARIFARIO

ARTICULO 19 - FERROCARRILES ARGENTINOS estará sujeto, en materia de tarifas, a las siguientes reglas de acuerdo a las cuales podrá:

- a) Determinar el nivel de las tarifas ordinarias y sus condiciones de aplicación y proponer a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE su apro-

bación.

- b) El pronunciamiento de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, debe rá efectuarse dentro de los treinta días corridos de su presentación, en caso contrario se entenderá que las tarifas propuestas han sido aprobadas.
- c) Fijar, sin necesidad de homologación por la Secretaría de Estado de TRANSPORTE, tarifas especiales, con precios reducidos de aplicación general, a los cargadores que se sujeten a las condiciones establecidas en las mismas, para los transportes que se realicen entre los puntos que en ellas se señalen.
- d) Otorgar, sin obligación de publicidad, reducciones sobre las tarifas en vigor, acordando igualdad de trato a todos los remitentes si, en las mismas circunstancias en cuanto a clase de mercadería, riesgo, tonelaje y puntos entre los que se efectúa el transporte, se sujetan a idénticas condiciones, modo y forma de realizarlo.
- e) Celebrar contratos de transporte y acordar tarifas con usuarios que se comprometan a utilizar el ferrocarril en condiciones particulares especialmente pactadas.
- f) Celebrar convenios con empresarios de transporte y propietarios de material rodante ferroviario o de elementos complementarios del mismo, para realizar servicios especiales o combinados.

tes, conjuntamente con el presupuesto patrimonial, económico y financiero correspondiente.

ARTICULO 23 - Los presupuestos y planes de acción a desarrollar durante el ejercicio respectivo, deberán adecuarse en cuanto a su confección, ejecución, procedimiento y plazos de elevación para su aprobación por el Poder Ejecutivo, a las normas que establezca la reglamentación.

ARTICULO 24 - El ejercicio económico-financiero comenzará el 1º de enero y terminará el 31 de diciembre de cada año; a esta última fecha se confeccionará la Memoria y se practicará el Balance General y Cuadro Demostrativo de Ganancias y Pérdidas.

ARTICULO 25 - Los documentos previstos por el artículo anterior, deberán ajustarse a las disposiciones de carácter general que se dicten por el Poder Ejecutivo para la formulación de balances de Sociedades Anónimas y serán elevados al Poder Ejecutivo para su aprobación, conjuntamente con un informe de los Síndicos a que se refiere el artículo 33, con intervención de las Secretarías de Estado de HACIENDA y de TRANSPORTE.

La reglamentación establecerá dentro de qué plazos máximos deberá darse cumplimiento a lo establecido precedentemente como así también, con qué anticipación al momento de la elevación deberán ser puestos los documentos pertinentes en conocimiento de los Síndicos, a sus efectos.

ARTICULO 26 - Mediante entregas sin cargo de reintegro el Estado Nacio-

nal sufragará los déficits de explotación de FERROCARRILES ARGENTINOS que preventivamente surjan de los presupuestos confeccionados de conformidad con lo dispuesto por los artículos 22 y 23. Las entregas que el Estado Nacional efectuare de conformidad, serán rendidas anualmente por FERROCARRILES ARGENTINOS.

ARTICULO 27 - Cuando el Estado Nacional deba contribuir a la realización de los planes de inversión que apruebe el Poder Ejecutivo, lo hará a través de aportes de capital.

ARTICULO 28 - En los casos en que la propuesta del artículo 18, inciso a) se relacione con la clausura y levantamiento de ramales que resulten anti-económicos y aquélla fuera rechazada, el Estado Nacional determinará cómo se sufragará el déficit resultante de su mantenimiento. Asimismo, cuando en razón de decisiones del Gobierno Nacional, FERROCARRILES ARGENTINOS deba cumplir con actividades no rentables o se rechacen las tarifas que proponga, el Estado Nacional le reintegrará los importes correspondientes a las pérdidas provocadas. Del mismo modo se proveerá, en los casos en que se dispongan por el Poder Ejecutivo adquisiciones obligatorias a proveedores estatales o particulares, cuyos precios no fueren los más convenientes en relación con los de otras plazas. La aplicación de este artículo se ajustará a las condiciones que establezca la reglamentación.

ARTICULO 29 - Los déficits que respondan a las causales del artículo anterior, no deberán ser imputados a los resultados de explotación de **FERRO CARRILES ARGENTINOS**.

ARTICULO 30 - Si no obstante la oportuna elevación del plan de acción y presupuesto, al iniciarse un ejercicio no se hubieren aprobado ni rechazado total o parcialmente tales instrumentos, **FERROCARRILES ARGENTINOS** los pondrá transitoriamente en ejecución en cualquiera de los dos supuestos siguientes:

- a) Cuando se haya fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades y el plan de acción y presupuesto presentados no superen dicha contribución, y
- b) Cuando no habiendo sido fijado el monto de la contribución del Tesoro Nacional para subvenir sus necesidades, el plan de acción y presupuesto presentados contemplen un monto de contribución inferior al del ejercicio inmediato anterior o no contemplen contribución alguna.

ARTICULO 31 - Cuando en el curso de un ejercicio y por causas de fuerza mayor, **FERROCARRILES ARGENTINOS** debiera afrontar compromisos superiores a los autorizados en su presupuesto, procederá a reforzar las partidas respectivas en la forma que fije la reglamentación, si dicho exceso no comporta una contribución adicional del Tesoro Nacional. En caso contrario, la modificación deberá ser elevada a consideración del Poder Ejecutivo.

CONTRALOR - SINDICATURAS Y AUDITORIA EXTERNA

ARTICULO 32 - El contralor de eficiencia en la gestión de FERROCARRILES ARGENTINOS será ejercido por el Poder Ejecutivo a través de las Secretarías de Estado de TRANSPORTE y de HACIENDA, mediante los Síndicos y procedimientos a que se refiere el artículo siguiente.

ARTICULO 33 - El Poder Ejecutivo, a propuesta de las Secretarías de Estado mencionadas en el artículo anterior, designará a dos Síndicos Titulares y sus respectivos suplentes con las mismas atribuciones y deberes establecidos para ellos en el Código de Comercio, en cuanto se adecúen a la naturaleza de FERROCARRILES ARGENTINOS. Sin perjuicio de estas atribuciones les corresponderá en particular:

a) Al Síndico de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE:

- 1) Analizar e informar a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE acerca de la gestión empresarial en todo lo que haga a la eficiencia operativa y al estado de cumplimiento de los planes, dentro del marco de referencia de la política general de transporte y toda vez que lo juzgue conveniente.**
- 2) Verificar el cumplimiento de las leyes y decretos relativos a la prestación del servicio público.**
- 3) Informar a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE acerca de los actos de las autoridades de FERROCARRILES ARGENTINOS que no encuadren en su competencia legal o reglamentaria.**

La toma de conocimientos que hiciere el Síndico de la Secretaría de Estado de TRANSPORTE de las medidas dispuestas por las autoridades de FERRO CARRILES ARGENTINOS, equivaldrá a la comunicación que por esta Ley o por la Ley 2873, decretos y resoluciones dictadas en su consecuencia, debiere efectuarse a la Secretaría de Estado de TRANSPORTE o a sus dependencias.

b) Al Síndico de la Secretaría de Estado de HACIENDA:

- 1) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA acerca del cumplimiento del plan de acción y presupuesto cuando lo estime necesario.
- 2) Informar y diagnosticar acerca de la situación y gestión patrimonial, económica y financiera de FERROCARRILES ARGENTINOS, tanto en oportunidad de la elevación de la Memoria, Balance General y Cuenta de Ganancias y Pérdidas como cuando lo estime conveniente.
- 3) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA la necesidad y oportunidad de los requerimientos de fondos que efectúe al Tesoro Nacional.
- 4) Informar ante la Secretaría de Estado de HACIENDA acerca de los actos que comporten transgresión al ordenamiento legal financiero de FERROCARRILES ARGENTINOS.

ARTICULO 34 - Las autoridades de FERROCARRILES ARGENTINOS están obligadas a facilitar las tareas de análisis y control de gestión a cargo de los Síndicos a este objeto deberán:

- a) Mantener actualizados los registros contables principales y auxiliares.**
- b) Remitirles todos los informes y antecedentes que requieran para el ejercicio de sus funciones.**
- c) Facilitarles el libre acceso a todas las dependencias, libros y comprobantes.**
- d) Proporcionarles los medios materiales necesarios para el cumplimiento de sus tareas.**

ARTICULO 35 - Los Síndicos y el personal de su dependencia, percibirán las retribuciones que les fije el Poder Ejecutivo y éstas serán incluidas en el presupuesto de FERROCARRILES ARGENTINOS. La reglamentación fijará los requisitos e incompatibilidades que serán tenidas en cuenta para la designación de los Síndicos.

ARTICULO 36 - El contralor de legitimidad y del régimen contable, será ejercido por un órgano de auditoría externa en la forma que determinará el Poder Ejecutivo.

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 37 - Toda transferencia de bienes de FERROCARRILES ARGENTINOS a favor de dependencias del Estado Nacional, provincias, municipali-

dades, empresas del Estado o sociedades anónimas con participación estatal, deberá ser consentida por aquélla y se efectuará a título oneroso, sobre la base del valor actualizado del bien.

ARTICULO 38 - FERROCARRILES ARGENTINOS estará exento del pago de contribuciones, impuestos, recargos cambiarios o sobreprecio para la constitución de fondos y de tasas de carácter nacional, provincial o municipal. Exceptúase el pago de tasas que correspondan a servicios efectivamente prestados, que hubieran sido requeridos por la Administración Ferroviaria. Asimismo, se hallan liberados de los citados tributos las actividades publicitarias y explotaciones comerciales, que se cumplen por la propia administración ferroviaria o por terceros que hubieren contratado con ella, y que se efectúan dentro de las estaciones, zonas de vía y demás bienes ferroviarios afectados a la explotación. Respecto de dichos terceros la exención no alcanzará a los impuestos y tasas de carácter nacional.

ARTICULO 39 - FERROCARRILES ARGENTINOS no podrá ser declarado en quiebra. El Estado Nacional garantiza el pago de sus deudas y sufragará, con cargo a rentas generales, los déficits que se produzcan de acuerdo con las previsiones de los artículos 26 y 27 de la presente Ley.

ARTICULO 40 - En la locación u ocupación de bienes de **FERROCARRILES ARGENTINOS** no serán de aplicación las leyes sancionadas con carácter de emergencia sobre arrendamientos urbanos y rurales.

ARTICULO 41 - No serán de aplicación a FERROCARRILES ARGENTINOS las disposiciones de las leyes de contabilidad, de obras públicas, de empresas del Estado y normas reglamentarias o complementarias de las mismas.

ARTICULO 42 - La presente Ley tendrá carácter transitorio para FERROCARRILE ARGENTINO y regirá mientras dure la situación especial en que su conducción superior esté integrada por personal militar en situación de actividad, prerrogándose, sin embargo temporalmente su vigencia aún frente a nuevas situaciones, mientras las autoridades competentes no adopten las providencias del caso, para el imperio de un nuevo status legal.

ARTICULO 43 - La reglamentación de esta Ley, en aquello que corresponda, será proyectada y elevada con intervención de FERROCARRILES ARGENTINO y de las secretarías de Estado de HACIENDA y de TRANSPORTE.

ARTICULO 44 - Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

Firmado:

**Juan Carlos Onganía
José María Dagnino Pastore**

APENDICE 2

PLAN DE MEDIANO PLAZO

DECLARACION DE OBJETIVOS

OBJETIVOS TECNICOS, OPERACIONALES, DE REGIMEN EMPRESARIO Y DE DESARROLLO HUMANO

Se buscará brindar un servicio de alta calidad al menor costo total posible. Ello implica ofrecer seguridad, regularidad, velocidad y comodidad en el servicio, a través de instalaciones, equipos, métodos de trabajo, sistemas operacionales y régimen empresario que permitan el menor costo total posible.

Por lo tanto, se pueden agrupar tales objetivos técnicos, operacionales y de régimen empresario, destacando desde ya que esta división u otra igualmente válida que pudiera hacerse, tiene únicamente una finalidad de ordenamiento, ya que todos los objetivos están profundamente conectados entre sí y actúan cada uno como condicionante de los demás.

OBJETIVOS TECNICOS

Renovar las instalaciones y el equipo cuyo vida deba considerarse vencida por la acción del tiempo y/o del uso, la falta de conservación y mantenimiento adecuados o por la obsolescencia técnica.

Las renovaciones o incorporaciones abarcarán la vía, instalaciones de seguridad, material tractivo, automotor y remolcado, talleres y depósitos, estaciones, almacenes, comunicaciones y equipos auxiliares. Su ejecución implicará la adopción de las mejoras tecnológicas que la experiencia nacional e internacional pone hoy a disposición del transporte ferroviario, coleccionadas con enfoque de integración técnica y operacional de las diversas áreas y con riguroso criterio de la rentabilidad económica que su introducción a F. A., en sus condiciones reales, signifique para la Empresa.

OBJETIVOS OPERACIONALES DE EXPLOTACION

Introducir y asegurar el uso en F. A. de sistemas y procedimientos de trabajo en todas las áreas, que permitan satisfacer las aspiraciones y necesidades de la demanda del desplazamiento de bienes y personas, llevando a optimizar, al mismo tiempo, el rendimiento económico de la explotación.

Ello abarcará la adopción de nuevas modalidades de trabajo, como es la complementación del transporte ferroviario con otros medios de transporte (autotransporte, aerovía, hidrovía, metropolitanos, etc), incluyendo la posibilidad del transporte puerta a puerta y del tráfico de letes; los trabajos de clasificación de vagones y de mercancías; el control de tráfico; la eg

novación y conservación de vía; la construcción y conservación de edificios y estaciones; los sistemas y procedimientos para las reparaciones de todo material móvil; el ordenamiento, especialización y agrupación de los talleres; las instalaciones de seguridad; la selección de una política integral de abastecimiento, etcétera.

Aún siendo obvio, debe señalarse que cada una de las nuevas modalidades de trabajo que se incorpore o de las anteriores que se decida mantener, deberá ser la adecuada para los equipos y/o las situaciones a las que se aplique; su adopción no implicará supuestos que no se den ni se puedan dar en F. A. , y no presentarán exigencias financieras o de otro orden que resulten excesivas al régimen de la Empresa.

Dicho en términos comunes: deberán ser aptas, factibles y de costo aceptable, entendiéndose costo en su sentido más amplio.

Se advierte la íntima y total interrelación de estos objetivos operacionales con la renovación de instalaciones y equipos a que se refiere el párrafo anterior, así como con las necesidades de implantar una coherente política de capacitación de personal y con la estructura orgánica y funcional en su totalidad.

OBJETIVOS DEL REGIMEN EMPRESARIO

Internamente, establecer una estructura orgánica y funcional que le permita actuar con criterio moderno de Empresa, es decir, asegurar un funcionamiento ágil y eficiente, basado en una correcta atribución de funciones y responsabilidades y de delegación de autoridad; en la adopción, en todo lo posible, de decisiones programadas; en un sistema de comunicaciones rápido, depurado y veraz que asegure al nivel superior un conocimiento fiel y actualizado en la Empresa, particularmente de los resultados económicos de gestión, y que lleve a los niveles ejecutivos el conocimiento de las decisiones superiores en forma eficiente.

Todo ello sobre una base dinámica que permita su permanente adecuación, según resulte de la correspondiente realimentación informativa, incluyendo en dicha adecuación las modificaciones de la estructura misma.

La estructura orgánica y funcional incluirá la implantación de un sistema de ingreso, egreso, promoción y capacitación de personal que permita restituir a la condición de ferroviario, en todos sus niveles, la estimación que significara en otras épocas y disponer del potencial humano indispensable para la consecución de los objetivos en todos los terrenos.

OBJETIVOS DE ORGANIZACION Y DESARROLLO HUMANO

Replantear y reorganizar toda la función personal.

Concebir el ferrocarril del futuro (desde el punto de vista de la función personal) impone un planteo prospectivo; acaso el más delicado y difícil, por lo mismo que significa una petición de principios respecto del hombre actual y del de mañana. En ese orden de ideas, se considera que la clave del problema está implícita en las grandes tendencias actuales: la de la Empresa como un ente con creciente contenido social; y la del hombre, con crecientes necesidades de contenido espiritual.

Acorde con esta filosofía, la Empresa se propone una meta que es -de por sí- una clara expresión de principio: LA DE DESARROLLO HUMANO, según la cual se intentará conciliar las aspiraciones humanas con las metas de la Empresa.

Para implementar tal objetivo, se llevará la acción simultáneamente en dos direcciones, por ser ambas interactuantes: la de Administración de Personal y la de Formación.

En lo concerniente a Administración de Personal, se introducirán funciones sin precedentes en la Empresa: dimensionamiento humano de la estructura (manual de descripción y evaluación de puestos); administración

de remuneraciones; comunicaciones; evaluación de desempeño; potencial y desarrollo humano.

En lo concerniente a Formación, se implementará el sistema que permita introducir los cambios que los anteriores objetivos (técnicos, de explotación y de régimen) se proponen. Esta acción demandará una ingente acción formativa, en apoyo de la cual será preciso constituir sendos Centros de Formación Profesional con los que actualmente la Empresa no cuenta.

REALIZACION DE LOS OBJETIVOS

La realización de los objetivos del régimen empresario y de los objetivos técnicos y operacionales se llevará a cabo teniendo en vista el objetivo empresario fundamental de mejorar el rendimiento económico de la explotación.

En lo externo, dentro de un sistema coordinado del transporte nacional, serán objetivos fundamentales obtener la máxima autonomía real en la gestión de la Empresa y contribuir eficaz y eficientemente al desarrollo económico nacional.

Esta contribución se ejerce en dos formas:

- a) En su aspecto primordial de fundamental medio de transporte.

- b) En su función de ente económico de primera magnitud que moviliza y estimula la actividad económica general por su acción directa en el consumo de materiales y energía, en el empleo de mano de obra, en la compra de equipo y contratación de trabajos que afectan a importantes y diversificados sectores de la economía del país.

les pasarán a decisión del Poder Ejecutivo Nacional para determinar su clausura o mantenimiento subvencionado de su explotación.

Estas prioridades han permitido, asimismo, encarar la elaboración de un plan a ejecutar en el período 1971 a 1975, cuyas etapas abarcan el estudio de 5.112 km. para 1971, 4.634 km. para 1972, 4.974 para 1973, 5.122 km. para 1974 y 5.148 km. para 1975.

Dado que el déficit mayor corresponde al F. C. G. Belgrano, se proyecta el estudio detallado de 9.629 km. de este ferrocarril en este lapso de cinco años.

El plan considerado es el que se detalla en las planillas anexas, fijando en él las líneas y/o ramales que han de tomarse para el estudio en detalle.

Los déficit de los sectores a estudiar, ascendieron en el año 1968, en millones de pesos moneda nacional, como se indica a continuación:

Año 1971	4.825
Año 1972	3.713
Año 1973	3.052
Año 1974	4.041
Año 1975	7.703

El total del déficit de estos sectores fue para el año 1968 de 23.334 millones de pesos moneda nacional.

Cabe señalar que el alto monto del déficit para los sectores a estudiar en el año 1975 se debe al hecho que en el año citado se encuentran incluidas las siguientes troncales:

- | | |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| F. C. G. Belgrano: | Pichanal-Avia Terai-Testado-L. Paiva-Rosario-Córdoba- San Francisco-Rosario |
| F. C. G. Urquiza: | Posadas-Caseros-Concordia-Basavilbaso-Ibicuy-Zárate-Federico Lacroze |
| F. C. G. Mitre: | Tucumán-La Banda-Ceres-Gálvez-Rosario |

Simultáneamente a los estudios enunciados, la Dirección Técnica y la de Explotación, en coordinación con la Gerencia de Planeamiento y la Consultora Sofrerail, encararán la racionalización de cada área de la Empresa, continuando y ampliando los trabajos ya realizados.

CONCLUSIONES

Sintéticamente estos estudios han servido y servirán como elementos de juicio para la determinación de:

- a) Futura superred: superinfraestructura que funcionará como un río de carga alimentado por sus afluentes (ramales y caminos), sin precau-

ciones de alta velocidad, en óptimo estado. En consecuencia el centro de gravedad del esfuerzo de modernización y racionalización se volcará en ella.

- b) Sector de la red secundaria que pronostica como comercialmente apta y en la cual se realizarán serios esfuerzos de racionalización.
- c) Sectores de la red total determinables a priori como comercialmente no convenientes, cuyo déficit constituye un verdadero subsidio al usuario. En este caso se expondrá el problema (según sistema aceptado) al superior gobierno de la nación, quien ordenará su clausura o caso contrario determinará su continuidad en servicio cargando el déficit a un usuario especificado (bienestar social, fomento regional, defensa nacional u otro).

REDEMENTIONAMIENTO DE LA RED

ESTUDIO ZONAL DE DETALLE

La Metodología para el ESTUDIO ZONAL DE DETALLE se fue estructurando sobre la marcha del caso del sector "Villa María", es decir que a medida que se hacía el relevamiento de la zona iban surgiendo ideas sobre la forma de mejorar la eficiencia del sector, teniendo en cuenta, eso sí, muchos principios o recursos de racionalización de líneas aplicados en otros países, como Francia por ejemplo.

Los criterios y cursos de acción a seguir en el estudio de "Villa María", que deberán perfeccionarse al estudiar en el futuro otras zonas, son los siguientes:

A - Elección de un sector para el estudio

Se elegirá un sector que comprenda varias vías próximas, especialmente en zonas donde el ferrocarril esté muy desarrollado (malla densa de red); esto permitirá además de los estudios que caben en una línea aislada, la posibilidad de modificación de recorridos y/o combinaciones que:

- 1) Mejoren la calidad del transporte en sí.
- 2) Y/o permitan concentrar tráfico en una línea de alternativa aprove-

chando mejor una infraestructura y el personal afectado y debilitar otra línea de manera que ésta admita una racionalización drástica, (a condición de una modificación de sus métodos de explotación, que incluso pueden llevar a la necesidad de modificar reglamentaciones vigentes operativas y de trabajo).

La elección del sector "Villa María" se basó en su estructura: un gran cuadrilátero con vías interiores paralelas próximas lo que a priori insinuaba la posibilidad de alguna línea innecesaria o proclive a una racionalización profunda mediante una reestructuración del tráfico.

B - Relevamiento del sector

1) Recopilación estadística:

- del trabajo de estaciones, mes a mes
- personal de estaciones, calidad y cantidad
- personal de vía por km.
- horarios de trenes
- instalaciones (galpones - silos - depósitos de loc. - vías de clasificación, etc.)
- composición de trenes y tipo de tracción
- etc.

2) Visita a la zona en estudio:

- inspección visual
- toma de conocimiento de problemas, criterios y opiniones de los funcionarios afectados a la zona y jefes de estación.

C - Estudio y determinación de las medidas a recomendar

Si bien en este punto que es el más importante, no hay metodología concreta ya que dependerá de la experiencia y conocimiento profundo de la explotación ferroviaria por parte del analista así como su calidad "creativa" para encontrar soluciones, en el estudio de "Villa María" se han tenido en cuenta en especial una serie de principios, muchos de los cuales son aplicados en Francia, jugando con la posibilidad de adaptarlos a la zona en estudio total o parcialmente, de acuerdo a las posibilidades de la misma.

Algunos de estos principios pueden estar en pugna en una línea; de ahí la habilidad de sopesar los beneficios y perjuicios que traería aparejado cada uno.

Estos principios son:

- 1) Estudio de líneas de alternativa que permitan modificaciones de circulación que en el conjunto mejoren la calidad del servicio o reduzcan costos.
- 2) Modificación de composición de trenes que permitan un mejor apro-

vechamiento de la tracción y del personal de trenes.

- 3) **Modificación de horarios de trenes que permitan un mejor aprovechamiento del personal de las estaciones.**
- 4) **Explotación sin personal en estaciones de tráfico muy débil, siendo atendidas en lo que hace a la tarificación, contabilidad, etc. por estaciones vecinas.**
- 5) **Combinación del servicio del riel con la ruta para mejorar la calidad del servicio o reducir costos (reparto y recolección de encomiendas y/o lotes por camión, piggy-back, container, etc.).**
- 6) **Cuando la densidad del tráfico lo permite, eliminar tareas en algunas estaciones intermedias, como por ejemplo las de seguridad, con el fin de disminuir la dotación de estaciones.**
- 7) **Estudio de cargas de trabajo en estaciones para ajustar dotaciones.**
- 8) **Modificación de horarios para aprovechar mejor la rotación de coches y locomotoras.**
- 9) **Supresión del servicio de pasajeros cuando el tráfico es muy débil y existe ruta paralela transitable todo el año con servicio de ómnibus.**
- 10) **Reemplazar el servicio de trenes de pasajeros cuando el tráfico es extremadamente débil y no hay ruta paralela, o no sea transitable todo el año por trenes de carga con coches.**

- 11) Adecuar frecuencia de trenes de pasajeros a la demanda real y trenes de carga a las demandas estacionales.
- 12) En ramales de tráfico de carga muy débil, eliminar trenes regulares y hacer el servicio "a la demanda", es decir sólo cuando hay tráfico y en horarios que convengan a la disponibilidad de tracción, con posibilidad de hacer el servicio con una máquina de maniobra de una estación cabecera cercana.
- 13) En estaciones con tráfico débil pero muy estacional habilitarlas sólo durante estos períodos.
- 14) En ramales que tengan sólo servicio de cargas, utilizar el servicio de "lanzadera" que evita cruces y elimina tareas de seguridad en estaciones entre cabeceras, pudiendo suprimirse el personal en algunas estaciones a condición de hacer las maniobras en intermedia con el personal de trenes.
- 15) Concentrar tareas de Contabilidad en estaciones "centro" simplificando el trabajo de estaciones intermedias.
- 16) Eliminación de la circulación de trenes nocturnos por líneas secundarias para disminuir turnos de trabajo.
- 17) Reemplazo de trenes de pasajeros (coches y locomotora) de bajo aprovechamiento de la tracción por coches motores.
- 18) En líneas secundarias efectuar la venta de boletos con el personal

de trenes (guardas) eliminando esta tarea de las estaciones, lo que sumado a la eliminación de otras tareas, como seguridad, permite llegar a la supresión total del personal en algunas estaciones.

- 19) Posibilidad de cerrar un ramal a la circulación en día domingo para evitar personal de relevo.
- 20) Utilización de locotractores (locomotoras de baja potencia) donde el transporte de cargas es muy débil).
- 21) Utilización de agentes contratados para atención de estaciones secundarias que no estén afectadas a tareas de seguridad.
- 22) Economías en el cuidado de pasos a nivel.
 - supresión completa de personal
 - atención por la estación vecina
 - atención por los agentes de trenes
- 23) Economías de conservación de vías por reducción de velocidad en ramales secundarios.

D - Aplicación de las medidas recomendadas

Las medidas recomendadas en base a un detenido estudio de los principios anteriores, una vez aceptados necesitarán un segundo estudio de aplicación o ejecución. En esta etapa debe participar activamente la línea o región afectada con las distintas áreas de F. A. interesadas, dada la amplitud

de los recursos que podría llegar a la modificación de normativas operativas y de las leyes vigentes.

PERSPECTIVAS DE TRAFICO

GENERALIDADES

La estimación de las perspectivas de tráfico, base del plan de inversiones y de la evaluación financiera futura de F. A. está ligada a los factores siguientes:

- a) Evolución de la actividad económica general del país y perspectivas del desarrollo de la producción de los productos que ocasionan importantes corrientes de tráfico, teniendo en cuenta las variaciones geográficas de tales corrientes y las modificaciones de los circuitos y métodos de comercialización.
- b) Distribución óptima de los tráficos entre los distintos modos de transporte, fundada en una política tarifaria racional, tanto para el ferrocarril como para los otros medios de transporte y la aplicación de una política efectiva de coordinación de los transportes. Se desea que tal política sea rápidamente aplicada para obtener la asignación óptima de los recursos nacionales. En su informe de Enero de 1969, el Banco Mundial asesoró en el sentido que tendría que ser orientada tal política.
- c) Puesta en marcha, a cargo del ferrocarril, de una mejora progresi-

va de la calidad del servicio ofrecido a la clientela y aplicación de una vigorosa política comercial que permita mantener o atraer hacia el ferrocarril, los tráficos que pueda atender en las mejores condiciones, para el beneficio de la comunidad. Las acciones necesarias son y serán aplicadas progresivamente.

Las diversas medidas encaradas en las diferentes áreas, serán aplicadas con eficacia y rapidez. En tal hipótesis, el presente estudio considera esencialmente, por una parte, la evolución de las perspectivas económicas y por otra, la incidencia de un aumento progresivo del nivel tarifario medio, a precios constantes, para lograr el equilibrio financiero a mediano plazo.

ACTIVIDAD ECONOMICA

El promedio de la tasa de incremento de la actividad económica, medida por el Producto Bruto Interno (PBI) en Argentina, dio de promedio el 2,4% anual, en precios constantes, durante el período 1960-1968 y un promedio del 3,5% para los tres últimos años. Para el futuro se estima una tasa del 5,5% (plan de desarrollo 1970-1974) que parece optimista.

Estudios recientes sobre el equilibrio y el crecimiento (1) han demostrado que existe una relación entre la tasa del "crecimiento equilibrado" (c)

de la economía y la 'tasa de inversiones brutas internas' (i). En primera instancia, una relación simple sería la siguiente:

$$i = (C + a) \frac{K}{Q} \quad (2)$$

Donde

a = tasa de amortización

K/Q = coeficiente de capital

Para un país cuya industria comienza a desarrollarse, se puede admitir: una primera estimación mínima: a = 0,02. En el curso de los tres últimos años, K/Q ha sido, en Argentina alrededor de 3 aproximadamente. Este valor corresponde a los resultados de los estudios realizados por diversos países con niveles de industrialización similares.

Por otra parte, en el transcurso de los cuatro últimos años los datos del desarrollo económico en la Argentina, han sido los siguientes (millones de \$ Ley 18.188 a precios 1960):

<u>AÑOS</u>	<u>Producto Bruto Interno</u>	<u>Inversión Bruta Interna</u>
1966	11.467	2.606
1967	11.698	2.677
1968	12.231	2.378
1969	13.075	2.774
Promedio:	12.118	2.309

Tenemos entonces:

$$i = \frac{2.309}{12.118} = 0,190$$

$$c = \frac{0,190}{3} - 0,02 = 0,04$$

Nos parece prudente, retener una tasa anual del 4% para el crecimiento "equilibrado" de actividad económica en la Argentina, a mediano plazo.

(1) Harrod (Harvard USA)

p. Massé: "los dividendos del progreso" (Seuil, Paris 1969)

L. Stoleru: "Equilibrio y crecimiento económico" (Dunod, París, 1967)

(2) Relación del capital neto productivo, invertido (K) y la producción (Q).

METODOLOGIA DE LA ELABORACION DE LAS PREVISIONES DE TRAFICO

El estudio de las perspectivas de tráfico ferroviario ha sido realizado según estos tres métodos.

1 - Estudio macro-económico del tráfico ferroviario, tanto cargas como pasajeros, según el método elaborado desde hace diez años por la "Unión Internacional de los Ferrocarriles" (UIC) y ya experimentado en varios

países. Se ha realizado un análisis estadístico del tráfico ferroviario por el método de "regresión múltiple", teniendo en cuenta los dos factores siguientes:

- actividad económica general, representada por el Producto Bruto Interno (PBI) a precios constantes,
- nivel tarifario promedio de los ferrocarriles, expresado por el producido medio de la tonelada-kilómetro o de pasajero-kilómetro, también a precios constantes.

Este análisis permite evaluar las "elasticidades" tráfico/PBI y tráfico/nivel tarifario y construir modelos "condicionales" (es decir que las proyecciones están fundadas en las hipótesis del desarrollo económico y de nivel tarifario) y "aleatorias" (es decir aclarando el margen de incertidumbre).

La experiencia muestra que la incidencia de los dos factores considerados es muy preponderante, por lo menos a mediano plazo. Además, se puede observar una desviación, resultante de modificaciones estructurales, pero cuya incidencia a mediano plazo no es importante.

2 - Estudio sectorial del tráfico de cargas, sobre una treintena de productos, los cuales representan un 70% del tráfico ferroviario.

3 - Estudio macro-económico del conjunto de los transportes terrestres de carga: ferrocarriles, transportes automotores; este estudio permite verificar la coherencia de los resultados de los estudios precedentes.

PREVISIONES DE TRAFICO DE CARGAS

ESTUDIO MACRO-ECONOMICO

Como lo muestra el gráfico que figura en el anexo 1, el tráfico de carga de los ferrocarriles argentinos ha disminuido notablemente desde 1959 a 1963, pero particularmente en 1962, año en el cual se presentaron grandes dificultades sociales. Como este período no puede ser considerado como significativo, el estudio estadístico ha sido realizado sobre el período 1963-1968, o sea 6 años, lo que es considerado, generalmente, como suficiente para obtener una buena estimación de las elasticidades.

El anexo 1 da el resultado de este análisis, que es muy significativo, así como el modelo matemático obtenido para la evaluación de las perspectivas de tráfico en relación con la actividad económica y el nivel tarifario.

Este análisis conduce a las elasticidades siguientes:

tráfico/PBI : 1,23

tráfico/nivel tarifario: - 0,68

La sensibilidad del tráfico, con respecto a la actividad económica, es normal para un país que se encuentra en vías de industrialización; muestra el papel importante que tiene que seguir jugando el ferrocarril en los transportes del país.

La sensibilidad al nivel tarifario es alta, y muestra claramente que el ferrocarril está sometido a una competencia muy fuerte. Esta elasticidad tarifaria impone un manejo de las tarifas con mucha precaución, y hacer preceder toda manipulación tarifaria, con un estudio muy detallado.

Aplicando el modelo propuesto, y con las hipótesis adoptadas (crecimiento de la actividad económica: + 4% por año; aumento del promedio de la tonelada kilómetro: + 2% por año) el tráfico ferroviario alcanzaría, en 1975, 16,3 mil millones de toneladas kilómetro, con una incertidumbre estadística de $\pm 0,3$ mil millones.

Esta estimación supone que no se producirán modificaciones estructurales importantes en las técnicas y la organización de los transportes. En efecto, si la estimación de las elasticidades, sobre series históricas, involucra la incidencia de otros factores, no explicados pero que evolucionan gradualmente: presión en la competencia, calidad del servicio ofrecido, costumbre y gustos de la clientela, etc., ella no permite prever ni las fluctuaciones que se derivan, ni los cambios bruscos de estructura.

ESTUDIOS SECTORIALES

Para confirmar el estudio macroeconómico, aclarar las condiciones particulares de los transportes y obtener una localización geográfica de las previsiones hechas, se ha procedido a un examen de las perspectivas de producción y de transporte de las principales mercaderías. Este ensayo, no constituye un "estudio de mercado", pero las informaciones obtenidas podrán servir de punto de partida para encuestas más amplias sobre las tarifas a aplicar, los plazos de despachos, la regularidad, las condiciones de servicio, etcétera. Este estudio, que fue hecho sobre unos 28 productos, permite definir los objetivos a obtener por el ferrocarril y precisar los esfuerzos que deben hacerse por el servicio comercial en los diferentes sectores económicos.

Diversas encuestas y estudios fueron hechos por un grupo de trabajo, integrado por representantes de F.A. y SOFRERAIL. Las conclusiones se obtuvieron en conjunto.

Para cada uno de los productos considerados, el estudio se compone de las etapas siguientes:

a) Estimación, para cada producto, de las elasticidades del tráfico ferroviario con respecto a la producción (E_p) y del producto medio de la to-

nelada-km. en precios constantes (Et). El conocimiento de la sensibilidad del tráfico con respecto a las variaciones tarifarias, en precios reales, es en efecto, muy útil para conducir a una acción comercial eficaz.

En algunos casos, se ha constatado que la correlación tráfico/producción no era significativa, desde el punto de vista estadístico. En tales casos, se ha estimado una tendencia global de evolución (% por año) siendo eliminada la influencia del nivel tarifario.

b) Evaluaciones, de acuerdo a las encuestas efectuadas ante los organismos técnicos y estatales interesados, de las perspectivas de desarrollo de varios productos, cada vez que fuere posible.

c) Examen de los niveles tarifarios, que podrán eventualmente ser aplicados, teniendo en cuenta los costos marginales de la situación del mercado de los transportes y la sensibilidad tarifaria. Para eso, se ha procedido a la estimación de un costo marginal de desarrollo (incremental cost) compuesto de todos los gastos financieros y particularmente los destinados a hacer frente a un aumento del tráfico. Este costo marginal ha sido calculado para cada uno de los productos estudiados, teniendo en cuenta la distancia promedio y la carga promedio del vagón. Estos costos han sido comparados con los producidos promedios obtenidos en el curso del año 1967, lo que ha permitido calcular cuales serían las posibilidades de variaciones

de las tarifas según las recomendaciones del Banco Mundial.

d) Evaluación de las previsiones de tráfico ferroviario, con ayuda de las informaciones expresadas anteriormente.

e) Corrección eventual de las estimaciones econométricas, teniendo en cuenta, por una parte, las modificaciones estructurales relacionadas con la localización geográfica de las producciones, y por otra parte, los tráficos que se pueden recuperar por el ferrocarril, luego de una mejora de las condiciones de servicios actuales.

f) Por fin, estimación pragmática de las perspectivas de tráfico, en el caso donde el análisis econométrico no haya conducido a resultados significativos. En ese caso se encuentran generalmente factores coyunturales y una cierta inestabilidad del mercado en el sector interesado.

BIBLIOGRAFIA

Economía de los Transportes

M. R. Bonavía

Editorial: Fondo de cultura económica - 1956

Creación del Fondo Nacional del Transporte

FADEAC - 1969

La economía de los transportes en los programas de desarrollo

Paul Bourrieres

Editorial: Instituto para el desarrollo económico - BIRF - 1964

Economía del Transporte y la Energía

Ing. H. J. C. Grupe

Editorial: Macchi - 1971

Economía del Transporte

Fondo Cultura Económica - Ed. México 1964

Memoria del Banco Central de la República Argentina

1940

Ley 2873 - Reglamento General de FFCC

Transportes Argentinos

Plan de largo Alcance - 1962

Plan de Mediano Plazo

1970

Introducción

Ed.: J. J. Guaresti (h) - 1971

NOTA ACLARATORIA

Referencia bibliográfica que está transcrita y/o utilizada en el texto del trabajo:

Capítulo I : Párrafo 3 a 5 Paul Bourrieres "La Economía de los Transportes en los programas de desarrollo". Página 27. Instituto de Desarrollo Económico B.I.R.F. Washington D.C. 2da. Edición 1964.

Capítulo II : Los datos no han extraído de distintas estadísticas y trabajos provenientes del Ministerio de Economía, CONADE y Ferrocarriles Argentinos.

Capítulo III : Pág. 19. Transportes Argentinos. Plan de largo alcance. Editorial Kraft 1961. Datos actualizados fuente Ferrocarriles Argentinos. Página 39. Fuente: Informe del Banco Mundial 1969, Sección 1/5.

Capítulo IV : Decreto 3939.56. Ley 18.100

Capítulo V : Páginas 56/57. Informe Banco Mundial 1969. Tablas 1-2. 1.3.

Capítulo VI : Memoria y Balance Ferrocarriles Argentinos 1968. Página 19.
Memoria y Balance Ferrocarriles Argentinos 1969. Página 66.

Capítulo VII: Página 68, último párrafo. Memoria Banco Central de la
República Argentina, 1940. Página 70. Transportes Argen-
tinos. Plan de Largo Alcance. Editorial Kraft. 1961.
Página 11.