Hacia un sistema ferroviario más abierto y competitivo: se reglamentó la modalidad de acceso abierto (open access)

ALFREDO SESÉ

El Poder Ejecutivo Nacional reglamentó la Ley N° 27.132, con el objetivo de reestructurar el sistema ferroviario, tanto de pasajeros como de cargas, para hacerlo más abierto y competitivo. Para el caso particular de los ferrocarriles de cargas, se pretende introducir un modelo con mayor cantidad de participantes, de manera tal que se amplíe la oferta de servicios y disminuyan los costos logísticos para transportar la producción.

A través del Decreto N° 1027/18, el Poder Ejecutivo Nacional reglamentó la Ley N° 27.132, que contiene una serie de principios para la 'reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios' y que, en su artículo 4°, estableció la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

Sobre la base de esa idea, el decreto recientemente publicado, aprueba la reglamentación de la Ley Nº 27.132 para la implementación de la modalidad de Acceso Abierto (*open access*) para el transporte ferroviario de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional.

Cabe recordar que esta modalidad permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

En pocas palabras, se apunta a contar con un sistema ferroviario más abierto y competitivo para que, en el caso de las cargas, se amplíe la oferta de servicios y disminuyan los costos logísticos para transportar la producción.

En su artículo 2°, el decreto delega en el Ministerio de Transporte la facultad prevista en la Ley Nº 27.132, a efectos de llevar adelante la adecuación de los Contratos de Concesión vigentes. En ese marco deberán analizarse, entre otros aspectos, la posibilidad de extensión de plazo contractual por un plazo no mayor a 10 años, el régimen de inversiones, la previsión de reembolsos por mantenimiento de terceros en la red, las pautas para la realización de obras por terceros en la red, la asignación de material rodante durante el plazo de concesión y la administración, por parte de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), de la zona de acceso a los puertos.

El artículo 3° instruye al Ministerio de Transporte, a definir un plan de transición para la empresa Belgrano Cargas y Logística S.A., a fin de garantizar que no se generen asimetrías en las condiciones de competitividad con los restantes operadores.

También establece que la plena implementación de la modalidad de acceso abierto en toda la red ferroviaria, tendrá lugar al día siguiente al vencimiento del plazo del último Contrato de Concesión, considerando el plazo de extensión que pueda ser otorgado, en el marco de las adecuaciones contractuales que se lleven a cabo.

De todas maneras, el Ministerio de Transporte podrá dar inicio en forma anticipada a la modalidad de acceso abierto en los sistemas y subsistemas que se encuentren en condiciones, luego de efectuadas las inversiones previstas.

La reglamentación señala que los 'Principios Generales' sobre los que se basará la implementación de la modalidad de acceso abierto son:

a) Equidad en el acceso a la red y la máxima utilización de la capacidad disponible, impidiendo arbitrariedades que afecten la competencia en relación a la extensión, días y horarios en los que se asignen las ventanas de paso.

b) Competitividad del ferrocarril, en la fijación del canon por uso de infraestructura, así como también en la definición de su metodología de cálculo y actualización, considerando los costos de mantenimiento y reposición de la infraestructura,

pero preservando su competitividad intermodal.

c) Igualdad en las condiciones de acceso a los servicios complementarios y talleres, cuya titularidad corresponda al Estado Nacional, entendiendo a los talleres como toda instalación industrial dedicada a fabricaciones y reparaciones, tales como taller de material rodante, taller de vía y obras, taller de señalamiento, etc.

d) Equidad en la asignación de uso en las terminales de carga y descarga, y de los centros de acopio que sean propiedad del Estado Nacional.

e) Transparencia y equidad en la asignación de material rodante propiedad del Estado Nacional, mediante la utilización de mecanismos de acceso.

f) Unicidad del sistema de operación de la Red Ferroviaria Nacional.