

## Legislación Nacional

DECRETO 747/1988 FERROCARRILES Ley Orgánica. Costos de obras y gastos. Reglamentación del 21/6/1988; publ. 4/7/1988 El presidente de la Nación Argentina decreta: Art. 1.— A los efectos de este decreto, se entenderá por: Ferrocarriles nacionales: los así definidos en el art. 3 de la ley 2873. Entidad vial: todo organismo nacional, provincial o municipal de la administración pública centralizada o descentralizada, empresa del estado, sociedad del estado o entidad autárquica, que tenga a su cargo la construcción, mantenimiento y señalización en los caminos o calles públicas de la República Argentina, conforme las respectivas jurisdicciones y competencias. Entidad hidráulica: todo organismo nacional, provincial o municipal de la administración pública centralizada o descentralizada, empresa del estado, sociedad del estado o entidad autárquica, que tenga a su cargo la construcción, y mantenimiento de los canales de aguas de la República Argentina, conforme las respectivas jurisdicciones y competencias. Normas técnicas: las establecidas por la resolución Setop 7 del 12 de enero de 1981, y las que en el futuro las modifiquen o reemplacen. Cruces ferroviarios: son los cruces entre caminos o calles públicas y los ferrocarriles nacionales. Paso a nivel: son los cruces ferroviarios que se construyen a nivel de las vías férreas. Pasos a distinto nivel: son los cruces ferroviarios que se construyen de manera tal que el camino o calle pase debajo o sobre las vías férreas. Pasos peatonales: son los cruces que permiten únicamente el tránsito de peatones en relación a las vías férreas. Canales de agua: son los cruces artificiales que las entidades hidráulicas construyen para conducir las aguas de dominio público. Señalización activa: son los medios de señalización vial que indican la aproximación de los trenes y en consecuencia el cierre del cruce ferroviario, para los usuarios de la calle o camino concurrente. Señalización pasiva: son las señales fijas o marcas en el pavimento, que en los caminos o calles públicas advierten la proximidad de un cruce ferroviario y orientan el criterio del usuario para el tránsito por ellos. Art. 2.— Están a cargo de los ferrocarriles nacionales, exclusivamente los gastos de: a. La construcción de los nuevos cruces ferroviarios, incluida su señalización, cuando debiera efectuarse para tender nuevas vías férreas cruzando caminos o calles existentes, en cumplimiento de las normas técnicas. b. El mantenimiento de las instalaciones destinadas al cerramiento y transitabilidad de los pasos a nivel, ferroviarios y peatonales, tales como: camas de rieles; guardaguanos; alambrados y demás defensas que limitan el tránsito público. Cuando lo hubiere, el pavimento de la zona que corresponde al ancho limitado por la longitud de los durmientes donde se asientan los rieles. c. El mantenimiento de las instalaciones propias del ferrocarril o de su uso exclusivo, que existieren en la zona de cruces ferroviarios y peatonales. d. El mantenimiento, reparación y renovación de los puentes de uso ferroviario exclusivo y el de la parte correspondiente al uso ferroviario si fueran compartidos, que existieren para el cruce bajo nivel de los caminos, calles públicas y cruce de canales de aguas. e. El mantenimiento, reparación y renovación de los puentes y túneles para pasos peatonales, que no integren conjuntos ferroviarios de cruces a distinto nivel y la construcción de los que para uso ferroviario se necesiten en estaciones. f. El mantenimiento de las condiciones de visibilidad, que por las normas técnicas correspondieran para los cruces ferroviarios a nivel, en toda el área de la propiedad ferroviaria. g. La provisión de energía eléctrica, materiales y personal necesarios para la conservación, reparación, renovación y accionamiento, de la señalización activa en los cruces ferroviarios a nivel, incluidos todos los elementos propios del ferrocarril que tuvieran relación con aquella. h. La construcción de la señalización activa de los cruces ferroviarios existentes, donde las vías del ferrocarril tuvieran calificación de “red metropolitana de pasajeros” o “red troncal especial”, dada por las normas técnicas. i. La adecuación provisoria de la marcha de los trenes (limitaciones de velocidad, supresión de servicios, circulación por vía contraria, personal de guardia, etc.) cuando ello fuera necesario para la construcción o reparación de cruces ferroviarios o de canales de aguas. j. Las obras necesarias para cerrar provisoria o definitivamente, los cruces ferroviarios o peatonales. k. Los estudios, relevamientos, trámites e inspecciones que el ferrocarril realizare, sobre sus bienes, para conformar proyectos o permitir nuevos cruces ferroviarios peatonales o de canales, y en caso que debieran modificarse los existentes. Art. 3.— Estarán a cargo de las entidades viales, los costos de: a. Las obras de construcción de los nuevos cruces ferroviarios y pasos peatonales, cuando un camino o calle pública debiere cruzar vías preexistentes de los ferrocarriles. b. La instalación de la señalización activa de los nuevos cruces ferroviarios, y de la que correspondiera para los pasos existentes cuando no fuera de aplicación el art. 2, inc. h) de este decreto. c. Las modificaciones provisionarias o definitivas que los ferrocarriles debieren realizar en sus instalaciones, para la construcción de cruces ferroviarios o adecuación de los existentes, según las normas técnicas. d. La provisión, mantenimiento y reposición de la señalización pasiva, que por los reglamentos de tránsito y normas técnicas fuera necesaria para información y seguridad en los cruces ferroviarios y peatonales a nivel. e. La conservación del pavimento correspondiente a cruces ferroviarios, en el área donde ello no fuere a cargo del ferrocarril. f. El mantenimiento de las condiciones de visibilidad, que por las normas técnicas fueran necesarias en los cruces ferroviarios a nivel, en toda el área que no corresponda a la propiedad ferroviaria. g. La construcción y conservación de los desagües y otras instalaciones para el servicio del camino o calle en los cruces ferroviarios. h. La conservación y limpieza de la parte correspondiente, por el uso de desagües propios del ferrocarril, cuando de ellos se sirvieran los cruces ferroviarios. i. Las obras de

relación entre la señalización activa del cruce ferroviario y la señalización activa que hubiere para regulación del tránsito, en los caminos o calles concurrentes al cruce, así como su conservación y modificaciones.j. La modificación provisoria o definitiva, de instalaciones de terceros, existentes en la propiedad ferroviaria, cuando se construyeren cruces ferroviarios con vías preexistentes, o si debieran modificarse los existentes, de acuerdo con las normas técnicas.k. La conservación, reparación y renovación de los puentes de uso vial correspondientes a cruces ferroviarios en alto nivel, incluidos sus calzadas, veredas, desagües, e instalaciones de servicio.Art. 4.– Estarán a cargo de las entidades hidráulicas, los costos de:a. Las obras de construcción de los cruces para canales de agua, donde las vías férreas fueren preexistentes.b. Las modificaciones, provisorias o definitivas, que el ferrocarril debiere realizar en sus instalaciones para el cruce de canales de aguas, donde las vías férreas fueran preexistentes.c. La conservación y limpieza de los canales de aguas que cruzan al ferrocarril y la ejecución de todas las obras que en ellos fueran necesarias para evitar daños a las instalaciones ferroviarias.d. La modificación provisoria o definitiva de instalaciones de terceros existentes en la propiedad ferroviaria, cuando se construyeran canales de aguas que crucen vías férreas preexistentes.Art. 5.– Cuando de acuerdo a las normas técnicas deban construirse nuevos cruces ferroviarios a distinto nivel con vías férreas preexistentes, además de las obligaciones previstas en el art. 2 del presente decreto, los ferrocarriles nacionales participarán en el costo de las obras en función de las economías de inversión o explotación, que a juicio de los mismos provinieran de las clausuras de pasos a nivel que se efectuaren como consecuencia de la obra, u otras razones concurrentes.Asimismo, en el caso que las normas técnicas admitan la construcción o subsistencia de cruces ferroviarios a nivel, pero se conviniera construir cruces a distinto nivel, los ferrocarriles nacionales podrán participar en el costo de estas obras según resulte de las economías de inversión o explotación que a su juicio les produzca la mejor solución de cruce.Art. 6.– Cuando se construyeran pasos peatonales en distinto nivel con vías preexistentes, fuera del área de las estaciones ferroviarias, los ferrocarriles nacionales participarán en el costo de las obras en función de las economías de inversión o de explotación, que a juicio de los mismos provinieran de la clausura de pasos peatonales a nivel que se efectúen como consecuencia de la obra o de mejores condiciones de explotación, además de las obligaciones previstas en el art. 2 de este decreto.Art. 7.– Cuando, según las normas técnicas, los ferrocarriles nacionales sean los encargados de realizar las obras a que se refiere lo enunciado en el art. 3 del presente decreto, dichos ferrocarriles las ejecutarán a cuenta y cargo de la entidad vial, celebrando entre ellos los convenios para fijar la correspondiente prelación y la forma en que se efectuarán los pagos.Cuando existieren razones de urgencia para la ejecución de las obras, debido al riesgo que la falta implicare para la circulación de trenes, si la entidad vial demorare su acuerdo el ferrocarril podrá realizarlas sin convenio previo, efectuando la debida comunicación fehaciente explicando las razones. En tal caso la entidad vial también tendrá a su cargo los gastos financieros y ajustes económicos correspondientes a las obras que se ejecutaren.Art. 8.– Deróganse los decretos 7029 y 903 de fechas 14 de agosto de 1961 y 23 de septiembre de 1974, respectivamente.Art. 9.– Comuníquese, etc.Alfonsín – Terragno