**ESTADO NACIONAL (SECRETARIA DE TRANSPORTE) ALEGA SOBRE BIEN PROBADO - MANTIENE RESERVA DE CASO FEDERAL.**

Señor Juez:

**CLAUDIA GABRIELA SOMOVILLA**, abogada inscripta al T° 58 F° 823 C.P.A.C.F., en representación del **ESTADO NACIONAL – SECRETARIA DE TRANSPORTE**, con el patrocinio letrado de la Dra. **NATHALYA DAYANA VEGA PINTO**, abogada inscripta al T° 142 F° 292 C.P.A.C.F, manteniendo los domicilios electrónicos en: **CUIT 27-21454280-9 (apoderada) y C.U.I.T. 27-94429998-5 (patrocinante)** y el domicilio procesal constituido, en los autos caratulados**: "ARGENTREN SA c/ EN-M TRANSPORTE (RESOL 1811/15 - 416/21) Y OTRO s/PROCESO DE CONOCIMIENTO" (CAF 000095/2022)**, a V.S. respetuosamente decimos:

**I.- OBJETO**

En legal tiempo y forma, venimos a alegar sobre bien probado. Todo ello, en base a las consideraciones de hecho y de derecho que, a continuación, pasamos a reseñar.

**II.- ALEGA SOBRE BIEN PROBADO**

**II.1. ANTECEDENTES.**

**II.1.2. LA DEMANDA.**

**A) La casi segura mala fe procesal de la actora**

Respecto de los antecedentes de las presentes actuaciones, la parte actora inició una demanda ordinaria contra el Ministerio de Transporte de la Nación (actual Secretaria de Transporte) y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), a fin de que se declare la nulidad de las RESOLUCIONES CNRT N° 1083/14 (de fecha 23 de julio de 2014) y 1879/14 (de fecha 18 de noviembre de 2014), de la Resolución MIyT N° 1811/15 (de fecha 15 de septiembre de 2015) y de la Resolución MTR N° 416/21 (de fecha 04 de noviembre de 2021), solicitando costas en caso de oposición.

A su vez, solicita la inconstitucionalidad del régimen de penalidades del modelo de acuerdo de operación aprobado por Resolución del ex Ministerio del Interior y Transporte N° 41/14.

En ese tenor, la parte actora promueve la presente demanda objetando tales resoluciones y cuestionando absolutamente todo: el régimen legal al que estaba sujeto, las facultades de control de la CNRT, las sanciones impuestas y lo hace de una manera donde, ciertamente, cabría pensar o que o bien desconocía por completo el régimen al cual estaba sometida o bien que lo conoce, pero hace como si jamás lo hubiera conocido.

Pues bien, desde el momento en que estamos ante una empresa del sector ferroviario cuestionando las sanciones que le aplicaran en el marco del servicio público que tenía a su cargo, es obvio que no sólo conoce el régimen al cual estaba sometido, sino que, incluso, las alegaciones temerarias que hace a lo largo de su demanda no pueden deberse a otra cosa más a una conducta reñida con la buena fe. Tanto más cuando **no sólo ella misma se sometió voluntariamente al régimen que ahora cuestiona, sino, incluso, a su procedimiento**. **O lo que es lo mismo: la actora recién cuestionó la sanción aplicada cuando todo el procedimiento concluyó; no antes.** Por eso, es más que evidente que lo que está haciendo es intentar abrir todo un cuestionamiento institucional con vistas a un propósito bastante prosaico: su mero disconformidad con el hecho de que la autoridad de aplicación hasta ese momento reconocida por ella, le impuso una sanción en razón a los más que numerosos incumplimientos que venía cometiendo a sus deberes como prestador de un servicio público.

### II.1.3. LA CONTESTACIÓN DE DEMANDA Y LOS HECHOS CONTROVERTIDOS

Al contestar la demanda, primeramente, esta cartera de Estado opuso la excepción de falta de legitimación pasiva. Dicho esto, y de manera subsidiaria, el entonces Ministerio procedió a contestar demanda negando todos y cada uno de los hechos relatados por la actora y desconociendo la documental aportada por la accionante. En tal oportunidad, se explicó conforme los vicios denunciados por la accionante en forma deliberada y malintencionada la legitimidad, razonabilidad y constitucionalidad del acto administrativo de sanción y todo el régimen aplicable.

Por razones que a esta altura resultan obvias para V.S., la estructura de este alegato será bien simple dado que, en probidad, la cuestión a dirimir también lo es, en razón que, tanto el marco normativo al que la actora se encontraba sometida como la manera en que se aplicaron sanciones contra ella que le fueron impuestas en razón del mismo fueron conforme a derecho y con respeto por nuestra Carta Magna.

En efecto, todo ha quedado explicitado en las constancias de autos y de allí surge de manera indubitable lo que, en la práctica, fue evidente desde un primer momento: que **la única razón de ser de la pretensión de la actora es el emplear su derecho a peticionar a las autoridades como mera excusa para entorpecer la aplicación de las sanciones que se le fueron imponiendo a raíz de los permanentes incumplimientos a los deberes que tenía a su cargo.** Tan es así, que la presente demanda no es más que una de decenas que la actora fue presentando en el fuero empleando exactamente el mismo modelo de escrito judicial una y otra vez.

Para mayor conocimiento, esta parte informa que además de la presente acción existen las siguientes: CAF 12588/2016; CAF 23419/2016; CAF 31195/2016; CAF 14619/2019; CAF 61884/2019; CAF 21220/2019; CAF 21221/2019; CAF 68799/2019; CAF 66294/2019; CAF 11886/2019; CAF 54981/2019; CAF 15855/2019; CAF 13653/2020; CAF 9892/2020; CAF 9893/2020; CAF 14732/2020; CAF 3454/2020; CAF 15959/2021; CAF 093/2022; CAF 095/2022; CAF 19456/2023; CAF 21924/2021; CAF 019456/2023; CAF 017629/2023; CAF 64073/2022; CAF 70910/2022; CAF 48863/2022; CAF 042005/2022; CAF 066294/2019; CAF 21924/2021; CAF 015379/2021; CAF 023214/2023; CAF 025154/2023; CAF 22879/2023; CAF 051612/2022; CAF 028220/2023 y CAF 013289/2020; todas ellas pasibles de consultar mediante el sistema Lex 100.

**No cabe dudas que la actora con una notable mala intención intenta en todos y cada uno de los procesos judiciales abiertos y actualmente en trámite emplear la posibilidad de revisión a través del poder judicial como mero mecanismo dilatorio a efectos de que no se le impongan las sanciones que le corresponden en virtud del sistema legal que regula el vínculo jurídico que ella misma consintió y, todo ello, en razón de los permanentes incumplimientos en los que incurriera en la gestión del servicio público a su cargo**.

Más allá de las pretensiones de hacer pasar todo por un verdadero proceso de conocimiento, V.S. podrá reparar que lo que siempre estuvo en juego fue una cuestión de derecho: si el sistema sancionatorio al que la actora quedó sometido por propia voluntad y en el marco del cual la Comisión Nacional del Transporte le aplicó sanciones en razón de sus incumplimientos es válido o no.

En un burdo intento por no ser sancionada, la actora arguye que dicho sistema sería inconstitucional y que las sanciones se le impusieron en violación del derecho de defensa en juicio, pero, al hacerlo, está violando sin más todo el ordenamiento vigente y la interpretación que de manera uniforme se ha venido haciendo con relación al mismo. En efecto, una vez producida toda la prueba (que, en definitiva, no es más que la mera comprobación de cuál es el sistema al que se encontraba sujeta la actora y la documentación relativa a las sanciones que se le aplicaron), puede verificarse que, en definitiva, lo que aquella aduce es que todo sería ilegal. Una afirmación que, además de temeraria, importa un desconocimiento supino del sistema; además, claro está, de una más que marcada mala fe a la hora de intentar deslindar responsabilidades respecto de sus permanentes incumplimientos. Todo esto es tan evidente que, sólo con su petición, la actora está, por lo menos, alegando su propia torpeza. En efecto, ¿cómo es posible que una empresa de su entidad haya consentido voluntariamente un régimen que ahora denuncia nada menos que por inconstitucional?

Al respecto, cabe destacar lo dictaminado en un caso similar por la Procuración del Tesoro de la Nación, al expresar que *"Si los términos del Pliego le hubiesen generado al oferente alguna duda razonable, pudo y debió subsanarla o aclararla mediante la oportuna consulta a la autoridad competente. La falta de ejercicio de esa facultad sólo es atribuible a su propia conducta discrecional, lo que determina la improcedencia de su invocación para apoyar su reclamo. Es aplicable el principio Nemo auditur propriam turpitudinem allegans —nadie puede invocar su propia torpeza—, que por más que haya sido empleado y ordenado sólidamente por el derecho privado, no le pertenece con exclusividad, sino que su aplicación puede hacerse extensiva al derecho público"* (PTN, 10/12/2018, IF-2018-64369494-APN-PTN (307:398)).

Se trata además de un régimen cuya constitucionalidad viene siendo ratificada desde hace años; con lo cual, y además del *"Nemo auditur propriam turpitudinem allegans"*, también resulta de aplicación la teoría de los actos propios *("venire contra factum proprium non*

*vallet"*); desde el momento en que la actora se está poniendo en contradicción con su propia conducta. Y es que, como lo viene diciendo la jurisprudencia, *"Nadie puede ponerse en contradicción con su anterior conducta deliberada, jurídicamente relevante y plenamente eficaz"* (SCJ Buenos Aires, 21/11/1995, "Zoratti, Pedro v. Cooperativa Provisión de Carniceros", LLonline 963066. 23/12/1985, "Castilla de Bertres, suc. c. Moyano, José y otros",LL 1987-C-655. Cam Civ y Com Mar del Plata, Sala II, 11/5/2004, "Coop. Carlos Tejedor v. Amor, Guillermo y otros", LLonline 35012292. Cam Civ y Com Lomas de Zamora, Sala I, 20/06/2002, "Sánchez, Fernando J. v. Tringhitelli, Roque y otros", LLonline 30012163. Cam 2ª Civ, Com, Minas, Paz y Trib Mendoza, 1/12/1998, "Furque, Juan C. c. Mateo, Domingo E.", LLGran Cuyo 1999, 621).

En el mejor de los casos, existe una conducta incongruente por parte del Operador que ahora pretende cuestionar buena parte del sistema normativo que se deriva del Acuerdo de Operación, pese a haberlo suscripto sistemáticamente y en forma voluntaria. Ello -porque lo contradictorio se convierte en directa mala fe cuando lo que- en definitiva, pretende la actora con su pedido de inconstitucionalidad del régimen que ella misma consintió no es más que, lisa y llanamente, sustraerse de las obligaciones contractuales que había asumido, luego de haber gozado, no obstante, de todos los beneficios que surgía del Acuerdo que había consentido. Tanto más cuando su sociedad controladora, Ferrovías S.A.C. es una empresa que tiene vasta experiencia en la prestación de servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros, se vincula hace años con la Administración Pública y, ciertamente, conoce tanto el marco legal del servicio que presta como las obligaciones que asume un operador del servicio; de manera que, al momento de suscribir el Acuerdo de Operación con SOF. S.E., sabía a la perfección que el mismo incluía un régimen de penalidades para el caso en que el operador no cumpliera con las obligaciones pactadas.

Quien asume la calidad de Operador del servicio público, tanto más cuando se trata de una empresa especializada en el rubro, conoce toda la normativa legal y reglamentaria aplicable en la materia, así como las condiciones y deberes exactos que figuran en el acuerdo que celebra para asumir su condición de tal. Es evidente, pues, que el Operador no puede seleccionar a piacere aquello que va a cumplir y lo que no; máxime, cuando, como en el caso de Argentren, asumió sus deberes en forma incondicional y sin

objeciones de ninguna clase; incluyendo la responsabilidad de hacer todo aquello que fuera necesario para cumplir con la custodia, mantenimiento y conservación del material rodante; lo cual hace que su regulación deba garantizar a los usuarios el suministro de los servicios en condiciones de calidad y eficiencia, tal cual lo exige el artículo 42 de la Constitución Nacional.

Lo acordado, además, se rige por la buena fe contractual, que supone que las partes observarán en sus relaciones el mayor espíritu de colaboración, obrando con la debida diligencia, cuidado y previsión. A la luz de este principio, y considerando todo el entramado normativo al que se sometiera la actora, resulta evidente que la SOFSE, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. (ADIFSE) y la CNRT podían disponer las inspecciones necesarias para acreditar el cumplimiento de las obligaciones del Operador y requerir del Operador los informes necesarios al respecto. Y de verificarse incumplimientos del Acuerdo por parte del Operador y sobre la base del Régimen de Penalidades previsto en el Anexo II del Acuerdo, era también deber de la CNRT aplicar las sanciones que se graduaban en función de la gravedad de la infracción cometida.

Cada una de las partes de dicho Acuerdo era entonces responsable, en el ámbito de sus competencias y calidades, de ejecutar las obligaciones a su cargo con ajuste a lo allí dispuesto. En el ejercicio de sus derechos y cumplimiento de obligaciones recíprocas, comprometían su esfuerzo a fin de evitar que el incumplimiento de una de ellas pudiera afectar o impedir el cumplimiento de la otra.

Pero, lejos de aceptar esto, la actora no sólo le niega sus facultades de control a la CNRT, sino que hasta tiene el tupé de sugerir que el Acuerdo celebrado era un "contrato de adhesión" y, a través de ese recurso, adoptar el rol de ser "víctima de las circunstancias". Pero lo que en realidad está haciendo es revelar que, al menos desde su punto de vista, su papel de contratista del Estado sólo pasaba por obtener beneficios, pero sin que nadie pudiera "osar" que cumpliera los deberes a su cargo.

**A) La pretendida inconstitucionalidad del régimen sancionatorio**

Entre las varias cosas que intenta la actora para liberarse del régimen que tanto ella como su controladora consintieron sin que nadie les obligara a hacerlo, está la

afirmación tanto del carácter penal del régimen sancionatorio que llevaría, convenientemente, a su inconstitucionalidad.

Pero a esto, y como V.S. bien sabe, se le puede replicar sin más con el propio origen de dicho sistema. En efecto, la Ley 26.352 tuvo por objeto el reordenamiento de la actividad ferroviaria ubicando como pieza clave de toda la acción al interés del usuario y le asignó al ex Ministerio de Planificación Federal e Inversión Pública distintas competencias; entre ellas, la planificación estratégica del sector ferroviario y, muy especialmente, la elaboración de la normativa necesaria para su correcto desenvolvimiento. Por decreto 875/2012 dichas competencias serían luego asumidas por el entonces Ministerio del Interior y Transporte que dictaría la Resolución 41/2014 mediante la cual se aprobó el modelo de Acuerdo de Operación de los servicios ferroviarios urbanos de pasajeros.

Dicho modelo fue propiciado por la SOF S.E.; la cual, previo al dictado de la Resolución bajo análisis, manifestó que los acuerdos serían suscriptos por las empresas Argentren S.A. y Corredores Ferroviarios S.A. Esto, porque la ley 26.352 había facultado a la SOF S.E. a asumir, por sí, por intermedio de terceros (que es lo que terminaría ocurriendo en el caso de Argentren S.A.) o asociada a terceros, la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros que se le asignen.

La posibilidad de aplicar sanciones por parte de la Administración se proyecta de modos muy diversos de acuerdo al grado de vinculación con los particulares y al interés público comprometido. Así, no todas las sanciones que impone la Administración van a tener la misma naturaleza jurídica y fundamento; de manera que cada una de ellas requiere de un régimen singular. En el caso particular de la actora, y dado la naturaleza contractual de su vínculo con la Administración, las sanciones se aplicarán cuando se constaten incumplimientos de las obligaciones previamente pactadas y asumidas por Argentren S.A.

A diferencia de lo que convenientemente sostiene la actora, las sanciones que surgen del Acuerdo de Operación carecen de naturaleza penal. Ciertamente, las sanciones son penales cuando su finalidad exclusiva o preponderantemente represiva o punitiva, ya que ésta es precisamente la finalidad del derecho penal, pero tampoco puede obviarse que

existen sanciones represivas en otras ramas del ordenamiento como, por ejemplo, pérdida de la responsabilidad parental en el orden civil.

**En definitiva, si cada vez que se fija una sanción, la misma es de naturaleza penal; entonces, todo el ordenamiento jurídico que es, ante todo, un orden social coactivo (que requiere de sanciones como reacción ante su violación), sería penal, lo que, claro está, constituye un absurdo.** De hecho, ni siquiera los contratos entre particulares podrían contener cláusulas con intereses punitorios o moratorios porque eso implicaría, según la versión tergiversada de la actora, caer en un régimen de naturaleza penal; lo que constituye un nuevo absurdo ya que estamos nada más y nada menos que en el reino de la libertad y de las normas supletorias.

En ese sentido, las sanciones aplicadas a Argentren S.A. son de las conocidas como **"administrativas en sentido estricto"** y derivadas de un vínculo contractual; motivo por el cual, y a diferencia de lo sostenido por la accionante, no se les aplican los principios del derecho penal, dado que, simplemente, no poseen tal naturaleza.

Por lo expresado, no resultan aplicables al presente caso los principios del derecho penal y las sanciones aplicadas a la actora tampoco revisten tal naturaleza, en tanto que ésta, con su actuar, no violó preceptos legales, sino que lo que hizo fue incumplir toda una serie de obligaciones contractuales que ella, con su conocimiento propio del mercado y del régimen al que se estaba sometiendo por tratarse de una empresa especializada en la materia, consintió expresamente.

Por respeto al principio de legalidad administrativa y desde el momento en que en materia de contratos administrativos no puede aplicarse sanciones implícitas o no tipificadas, se estableció de forma clara y expresa en el Acuerdo de Operación cuáles serían las sanciones aplicables en caso de verificarse el incumplimiento de las obligaciones pactadas. Asimismo, y a fin de garantizar el principio de debido proceso, también se estableció en el Acuerdo el procedimiento administrativo a seguirse para la aplicación de las sanciones, asegurándose en todo momento un adecuado derecho de defensa y previéndose en consecuencia la posibilidad de que el interesado formulara en su caso los descargos correspondientes.

Por lo demás, como no podía ser de otra manera, **el régimen de penalidades ha sido estipulado como una herramienta disuasoria para que la empresa cumpla con las obligaciones asumidas; entre ellas, la de garantizar la prestación del transporte público ferroviario de pasajeros en condiciones de calidad, confort y seguridad, lo que, entre otras cosas, implicaba adoptar medidas para cumplir con la custodia, mantenimiento y conservación del material rodante, de manera de garantizar un buen servicio.**

Tampoco podría ser de otra manera y es que la actora no parece querer darse cuenta de toda obligación, por el sólo hecho de ser tal, siempre importa la potencial responsabilidad derivada de su incumplimiento y es que, de lo contrario, esas relaciones jurídicas no podría tener, precisamente, el nombre de "obligaciones".

Es de toda lógica que **la Operadora esté impedida de desentenderse de los compromisos asumidos sin enfrentar sanciones administrativas, ya que la sanción importa un medio a fin de asegurar el normal funcionamiento del servicio público, del cual la actora asumió la prestación. Es más, al residir en cabeza del operador todos los beneficios inherentes a la explotación del servicio de transporte ferroviario, resulta lógico concluir que también soporte las multas derivadas de los incumplimientos en los que incurrió**. Rige aquí el principio *"ubi emolumentum, ibi onus"*, es decir que: *quien recibe los beneficios de una actividad, también tiene que soportar las cargas de la misma*; tanto más, cuando encima éstas son consecuencia del incumplimiento de deberes asumidos voluntariamente.

La inexistencia de un régimen de penalidades devendría en un control abstracto sobre el operador ya que, a pesar de advertirse serias irregularidades en la prestación del servicio público, la empresa no se encontraría compelida a modificar su conducta ni hacerse cargo de sus obligaciones; dejando librado al usuario de aquel a la buena voluntad de una empresa, o grupo de empresas, que en definitiva tienen como fin último el lucro.

Por todo esto, la supuesta violación del *"non bis in idem"*, así como la pretendida arbitrariedad y, aun, inconstitucionalidad del régimen aplicado no resiste el menor análisis, dado que todo surge con absoluta claridad de la normativa que conforma el

ordenamiento jurídico que la actora no sólo no podía desconocer, sino al que voluntariamente decidió someterse.

En el fondo, toda la pretensión de la actora en autos pasa por el hecho mismo de cuestionar que se le hayan aplicado penalidades a raíz de sus incumplimientos y, de esta manera, acude a toda clase de falacias para cuestionar a posteriori todo el régimen legal, incluido el que se le aplicaría en caso de no cumplir, que no sólo era perfectamente constitucional, sino que ella misma conocía de antemano y, es más, lo había consentido expresamente sin cuestionarlo en absoluto.

**B) Las sanciones por los incumplimientos de la actora**

De la mera lectura de la prueba "producida", que no es más que el régimen al que se encontraba sometido la actora, se hace evidente lo que ésta se empeña en negar: que, dentro del cúmulo de obligaciones que asumiera, estaba la del preservar el estado y conservación del material rodante, deficiencias detectadas en la Línea Belgrano Sur. Y es que, tal como se señalara a la hora de contestar demanda, Argentren omite convenientemente el considerar que, entre los actos que integran su marco normativo, no sólo se encontraba el Acuerdo de Operación, sino también la Ley N° 2.873 (Ley General de Ferrocarriles Nacionales) que establece en el artículo 5° del Título II lo siguiente: ***"Son deberes de toda empresa o dirección de ferrocarril desde que se abre la línea al servicio público: (…) 2°) Conservar en buen estado el tren rodante, que será de calidad y cantidad suficiente para suplir a las necesidades del ferrocarril, en relación con la actividad ordinaria de las comunicaciones entre los diversos pueblos que ligare, debiendo sujetarse en cuanto a la construcción de la vía y tren volante a los tipos establecidos en los respectivos reglamentos por el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad…"***

A su vez, por medio del artículo 6° inciso 1), literal i) del Acuerdo de Operación, la actora se comprometió a *" (…) cumplir fielmente y con diligencia las instrucciones impartidas en forma expresa por la SOFSE conforme lo previsto en el Acuerdo y las normas o actos que en función de su competencia especifica dicten la Autoridad de Aplicación, la ST, la ADIFSE, la Administradora de Recursos Humanos y la C.N.R.T. materializando los objetivos propuestos en la política ferroviaria nacional"*; y por el literal k) se comprometió a ***"(…) k) custodiar,***

***mantener en buen estado y utilizar exclusivamente para los objetivos del Acuerdo, los Bienes Afectados a los Servicios Ferroviarios"***

Así las cosas, **es evidente que la CNRT tenía la facultad fiscalizadora cuestionada por la actora. Ello, desde el momento en que el objetivo primordial es la protección del pasajero/usuario (art. 42 CN).** E igualmente, resulta por lo menos ilógico que Argentren, quien se encontraba a cargo de la operación de un servicio público ferroviario, considere que su falta de mantenimiento y conservación del material rodante, constatada ampliamente y acreditada en el expediente respectivo de acuerdo al procedimiento establecido y refrendado por ella, no pueda constituir causal suficiente de penalidad; tanto más, cuando el Reglamento de Ferrocarriles y todas las leyes y códigos regulatorios en ese tenor poseen incluso una jerarquía superior al Acuerdo de Operación. Una realidad que, de nuevo, Argentren no podía desconocer; so pena de alegación de la propia torpeza cuando no de directa mala fe.

**C) Inexistencia de vicios de alguna clase**

A la luz de todas las constancias ahora obrantes en el expediente, también resulta evidente aquello que ya afirmáramos en nuestra contestación de demanda: que en las actuaciones realizadas para sancionarla, tampoco existe ninguno de los vicios que la actora señala, que los actos administrativos cuestionados cumplen con los recaudos legales necesarios y reflejan la realidad de los hechos (Conf. CNCAF, Sala I, 03/04/07, 34.582/96, "Rocca Liliana Isabel c/ E.N.-M° de Economía s/ Empleo público"); de manera que no existe vicio en el objeto de ninguno de ellos.

En una nueva declamación vacía, la actora afirma que no existe correlación alguna entre los hechos que motivaron el dictado del acto administrativo que aplica la multa y los tipos utilizados para aplicar la misma y, sin embargo, basta examinar el expediente administrativo (N° EXP-S02:0027167/2014 digitalizado bajo el N° EX-2021-50495879-APN-MESYA#CNRT), para comprobar que en el mes de febrero/marzo de 2014, el personal técnico de la GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE efectuó diversas inspecciones relacionadas a la seguridad de los coches remolcados en el Depósito de Tapiales de la Línea Belgrano Sur, mediante las cuales

detectó una serie de falencias, cuyos resultados fueron documentados en actas de inspección mediante Notas G.S.T. N° 799 notificada en fecha 23 de marzo de 2014, N° 830, N° 860 y N° 862 estas últimas notificadas en fecha 1° de abril de 2014.

Al respecto la mencionada GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE de la CNRT, mediante su informe de fecha 4 de julio de 2014 expresó que ***"…siendo que las anomalías observadas en el material rodante implicaron un riesgo potencial para la seguridad de los usuarios y del personal ferroviario, se justica la imposición de una sanción pecuniaria que refleje todas las consideraciones aquí vertidas, conforme lo previsto en el Anexo II del Acuerdo de Operación***" –pág. 203 de documento IF-2021-50495133-APN-MESYA#CNRT del expediente N° EX-2021-50495879-APN-MESYA#CNRT-; agregando a continuación en relación a la tipificación de la conducta desarrollada por el Concesionario que ***"… La situación previamente descripta resulta violatoria de lo dispuesto por la Ley N° 2873 de Ferrocarriles en su Art 52. Inc. 22, habilitando la imposición de una sanción en los términos del régimen sancionatorio previsto en el Anexo II del Acuerdo de Operación***" -pág. 205 del mismo documento-.

Finalmente, la referida Gerencia concluyó que ***"… de acuerdo al Régimen de Penalidades contenido en el Anexo II del Acuerdo de Operación, se estima que la empresa operadora del servicio ferroviario debe ser multada por los incumplimientos en los que ha incurrido por el monto equivalente a 189.720 UP en base a lo establecido en el art. 11 de dicho Régimen"***.

A su turno, la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE al expedirse respecto del descargo efectuado por ARGENTREN S.A. (Dictamen GAJ (CNRT) N° 567 de fecha 16 de julio de 2014) expresó que ***"… La potestad sancionadora no es otra cosa que un correlato del poder de control y dirección reconocido al Estado -cocontratante- pero para que esa posición de superioridad sea, precisamente jurídica debe reconocer una fuente legítima"***, continúa diciendo que ***"… esta COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, debe aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente. Hay que hacer notar también que por el Artículo 3°), inciso c)***

***de su Estatuto aprobado por el Decreto N° 1388/1996, tiene el deber y el objetivo impuesto por la norma de "Lograr mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, asegurando un adecuado desenvolvimiento en todas sus modalidades."***.

En cuanto a la competencia de esa COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, se destaca que el artículo 33 del Acuerdo de Operación atribuye a la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO facultades de fiscalización sobre el cumplimiento del mentado acuerdo, *"(…) sin perjuicio de las competencias propias de la C.N.R.T. en dicha materia. (…)"*.

En ese sentido en varias oportunidades se indicó que si bien el Decreto N° 1388 de fecha 29 de noviembre de 1996 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE le otorgó la potestad de control y fiscalización con relación a los Contratos de Concesión, la remisión a las "competencias propias" de dicha COMISIÓN en el artículo 33 del Acuerdo, implicó la afirmación de tales funciones también para el caso de operadores.

Asimismo en esta oportunidad, la GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE de la CNRT mediante el **Informe Técnico** de fecha 6 de noviembre de 2014 expresó, al tiempo de analizar los descargos y manifestaciones de la actora al plantear el recurso de reconsideración con alzada en subsidio, que en el caso en análisis ***"… se daban los presupuestos de responsabilidad del operador por falta de disposición de los recurso en forma adecuada en procura de sostener estándares mínimos de Operación en materia de seguridad***"; asimismo expresó que ***"… Más allá de los reparos planteados por la Operadora en cuanto a la formulación de las actas, en ningún momento, ni en el descargo ni en el recurso de reconsideración planteado, alega que su contenido, que plasman las inspecciones realizadas, contenga indicaciones de falencias inexistentes".***

En lo referido a las facultades de la CNRT para solicitar información expresa que las mismas *"… surgen con claridad al observar el Art. 8 incs. d) y e) del Estatuto de la CNRT, y las Cláusulas 6° i), 14.2, 33.1, 33.2 y 37.2 del ACUERDO"*. Finalmente sostuvo y concluyó

*que* ***"…<u>las actuaciones que constatan la falencia se encuentran incorporadas al expediente y en ningún momento se especifica cuál sería el aspecto documental que no se estaría incorporando en el Informe que como antecedente sirve de fundamento a la sanción. Por los motivos expuestos, esta GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ratica la actuación realizada, como así también la procedencia de la sanción pecuniaria propuesta</u>"***.

Así las cosas la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS de la CNRT en el Dictamen N° 1102 de fecha 17 de noviembre de 2014, concluyó que ***"…En atención a las consideraciones expuestas como también los informes técnicos elaborados por la GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, esta GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS entiende que -en las actuales circunstancias- las argumentaciones esgrimidas por la operadora no tienen entidad suficiente para desvirtuar la juridicidad del acto impugnado y, en ese sentido, no deberá hacerse lugar al recurso de reconsideración con alzada en subsidio intentado"*** .

Por tal motivo mediante la Resolución N° 1879 de fecha 18 de noviembre de 2014 de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, se resolvió desestimar el recurso de reconsideración interpuesto por ARGENTREN S.A.

En este punto, se destaca que habiendo sido efectuada en tiempo y forma la interposición subsidiaria del recurso de alzada, se procedió a notificar a la ex operadora a fin de que hiciera uso del derecho de ampliar o mejorar los fundamentos por el término de CINCO (5) días -conforme cédula incorporada a página 417 del documento adunado al orden N° 2 del expediente N° EX-2021-50495879-APN-MESYA#CNRT-; luego mediante nota DNTF N° 602 de fecha 7 de abril de 2015, la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO, dejó constancia que la recurrente no efectuó presentación alguna a tal efecto.

Así pues, se procedió a sustanciar el recurso de alzada con los antecedentes incorporados al actuado, y mediante la Resolución Nº 1811 de fecha 15 de septiembre de 2015 del MINISTERIO DE INTERIOR Y TRANSPORTE, se resolvió desestimar el mismo.

Ahora bien, el día 13 de octubre de 2015 se procedió a notificar a la ex operadora la resolución mencionada, a los efectos de que pudiera hacer uso del recurso previsto en el artículo 100 del Reglamento de Procedimientos Administrativos, por el término de DIEZ (10) días; en efecto contra dicha resolución, la firma ARGENTREN S.A., interpuso -con fecha 20 de noviembre de 2015- un recurso de reconsideración en los términos de los artículos 100, 84 y concordantes del Reglamento de Procedimientos Administrativos (Conf. Decreto N° 1759 del 3 de abril de 1972; t.o. Decreto N° 894/2017) y, entre otras cuestiones, se agravió porque consideró que el acto administrativo que aplicó la multa no contaba con los requisitos mínimos exigidos por los artículos 1° y 7° de la Ley de Procedimiento Administrativo N° 19.549, siendo dichos actos -a su criterio- nulos de nulidad absoluta conforme el artículo 14 inc. b) de la mencionada norma legal; asimismo solicitó la suspensión de los efectos del acto administrativo recurrido en los términos del artículo 12 de la ley 19.549.

Sobre el particular se expidió la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO FERROVIARIO de la CNRT, quien expresó a través del informe **N.I.G.C.T.F. N° 1299 de fecha 4 de mayo de 2016** que *"(…) no tiene más para agregar, en particular, respecto a las cuestiones técnicas que le competen a lo ya dicho en el expediente de marras dado que desde el punto de vista técnico no surgen elementos de juicio atendibles que justifiquen una revisión del proceso que llevó a la sanción aplicada".*

Por su parte la GERENCIA DE ASUNTOS JURÍDICOS de la CNRT mediante el Dictamen N° 647 de fecha 6 de mayo de 2016 remite a los términos de los dictámenes anteriores y los da por reproducidos.

Luego al tomar intervención la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE de este Ministerio de Transporte expresó mediante el informe **N° IF-2021-80264366-APN-SSTF#MTR** que ***"…teniendo en cuenta la cuestión recurrida (penalidades por incumplimiento en la custodia, mantenimiento y conservación del material rodante de la Línea Belgrano Sur en febrero y marzo de 2014) no resulta necesaria la realización de un nuevo Informe Técnico por parte de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE el que, por otro lado, nada más podría aportar al trámite del expediente, atento que los argumentos esgrimidos por***

***la recurrente no conmueven el criterio adoptado mediante la Resolución N° 1811 de fecha 15 de septiembre de 2015, del ex MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE";*** asimismo agrega que ***"… resulta improcedente la nulidad solicitada por la recurrente, desde que tanto los actos de inspección como los de notificación y la penalidad aplicada fueron llevados a cabo de acuerdo con las previsiones legales y contractuales vigentes al momento de que se produjeron los acontecimientos"***. En relación al pedido de suspensión de los efectos del acto, la mencionada Subsecretaría sostuvo que ***"… toda vez que solicitó la suspensión de los efectos del acto administrativo, sin haber acreditado fehacientemente los perjuicios graves que su ejecución le podría ocasionar, y no mediaron razones de interés público ni se ha fundado satisfactoriamente una nulidad absoluta, no corresponde hacer lugar al pedido".***

A su turno esta DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE, señaló que ***"…la resolución cuestionada fue dictada por la autoridad competente, se sustentó en hechos y antecedentes que le sirvieron de causa y en el derecho aplicable, valorando correctamente el interés que la inspiraba y en consonancia con el ordenamiento jurídico"***.

Finalmente la DIRECCIÓN DE DICTÁMENES de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS de este Ministerio concluyó ***"de las constancias obrantes en el expediente surge que los agravios expresados por la recurrente no lograrían conmover la decisión original, pues se verifica que diversas áreas sustantivas de la CNRT tomaron intervención y su criterio fue confirmado por la Resolución N° 1811/15 del entonces Ministerio del Interior y Transporte y, con posterioridad al dictado de la resolución aquí recurrida, por la Subsecretaría de Transporte Ferroviario (orden 12), y por la Dirección Nacional de Regulación Normativa de Transporte (orden 17) que han tomado intervención en el marco de las competencias asignadas por el Decreto N° 50/19 y por la Decisión Administrativa N° 1740 del 22 de septiembre de 2020, de conformidad con el artículo 7º, inciso d, de la Ley de Procedimiento Administrativo Nº 19.549"***.

En consecuencia, este recurso fue sustanciado conforme a las normas vigentes y, como resultado del procedimiento –previa ponderación de las defensas esgrimidas- se

dictó la Resolución N° 416 de fecha 4 de noviembre de 2021 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, desestimando el recurso en cuestión y agotando así la vía administrativa.

Por lo demás, y en lo que respecta a las alegaciones de la actora en el sentido de que no se encuentran reunidos los requisitos previstos en el Artículo 3° del Régimen de Penalidades, tal como se ha visto más arriba, la competencia de la CNRT para aplicar las penalidades en cuestión es evidente y surge de modo palmario de la normativa en la cual se encuadra la prestación del servicio público en cuestión.

**Dicho esto, cabe concluir, pues, que el procedimiento administrativo que llevó a que se le aplicará la sanción a la actora se ajustó a la normativa aplicable y, muy especialmente, al Acuerdo de Operación suscripto voluntariamente por la actora**. En este contexto, cabe entonces preguntarse cómo puede sustentar la actora sus dichos respecto a que las penalidades aplicadas no poseen justificación alguna.

Para concluir con nuestro alegato, podemos decir que **la actora no ha producido ni una sola prueba que permita modificar lo que ya se dijera a la hora de contestar demanda**. Más bien lo contrario: dado que esa prueba no hizo más que reforzar lo que ya era conocido por todas las partes, lo único que queda es la aplicación del derecho, pero, como este es perfectamente claro y fundamenta con claridad la sanción impuesta a la actora, lo único que queda es el voluntarismo y negar lo que es evidente: que fue su conducta contraria a sus obligaciones las que llevaron a la sanción; la cual, ciertamente, no es "culpa" de nuestro mandante, ni de la CNRT, sino, simplemente, de la falta de compromiso de Argentren con aquello a lo que expresa y voluntariamente se había comprometido.

**D) ALGUNAS CONCLUSIONES FINALES REFERIDAS A LA PRUEBA OFRECIDA POR LA ACTORA**

Para concluir, reiteramos algo que ya se ha señalado: pese a la pretensión de la actora de que el presente fuera un proceso de conocimiento, estamos virtualmente ante un debate referido a una cuestión de derecho. Nuestro mandante pretende que el ordenamiento sea aplicado atento su evidente legitimidad; en tanto que la actora pone

cualquier excusa y cuestiona el régimen al que se encontraba sometida para no ser sancionada por sus incumplimientos.

Así las cosas, de toda la documentación que se ha acompañado, además de surgir con claridad del régimen al que se encontraba sometida la actora, también se desprende una actitud claramente incongruente por parte de la Operadora que ahora pretende cuestionar buena parte del sistema normativo que deriva del Acuerdo de Operación, pese a haberlo suscripto sistemáticamente y en forma voluntaria. Y como lo ha señalado nuestro Máximo Tribunal: ***"el voluntario sometimiento, sin reservas expresas, a un régimen jurídico, comporta un inequívoco acatamiento que determina la improcedencia de su impugnación ulterior, con base constitucional, por medio del recurso extraordinario"*** (CSJN Fallos: 312:1371).

Por lo demás, la orfandad probatoria en la que incurrió la actora sella la suerte adversa de la pretensión. En efecto, más allá de sus expresiones airadas y contradicciones argumentativas, no acredita en ningún momento, ni de ninguna forma, de qué manera las sanciones aplicadas por la Resolución de la CNRT N° 1083/14 y 1879/14, como así también la Resolución MIyT N° 1811/15 y la Resolución MTR N° 416/21, resultan ilegítimas, irrazonables o, aun, inconstitucionales. **Su desidia en la producción de la prueba demuestra lo arbitrario de su reclamo** y, de nuevo, que, en probidad, lo que se discute en autos es una mera cuestión de derecho. O, mejor dicho: el mero deseo de la actora de recibir un trato contrario al principio de igualdad constitucional; de forma tal, que no se le aplique el ordenamiento vigente en general y, en particular, las consecuencias de un acuerdo consentido por ella misma y su sociedad controlante.

Por si fuera poco, también ha quedado demostrado que, de nuevo en contradicción entre lo hecho y lo manifestado, la actora jamás había cuestionado el régimen sancionador y, aun, se sometió al mismo. Sólo cuando se le aplicaron las sanciones por sus incumplimientos ese régimen empezó a ser "inconstitucional" e "ilegítimo". Así las cosas, las meras manifestaciones de la actora respecto a los vicios del acto e ilegitimidad mencionadas fueron debidamente contestadas sin poder conmover las razones de orden público de su dictado por lo que dichas argumentaciones no han podido ser probadas ni desde la documental ni desde lo jurídico, por lo cual debería ser rechazado *"in limine"*.

El art. 377 del CPCCN establece el principio del onus probando: *"Incumbirá la carga de la prueba a la parte que afirme la existencia de un hecho controvertido o de un precepto jurídico que el juez o el tribunal no tenga el deber de conocer. Cada una de las partes deberá probar el presupuesto de hecho de la norma o normas que invocare como fundamento de su pretensión, defensa o excepción."*. **Es claro que la actora no cumplió con la carga probatoria.** La carga de la prueba es una *"noción procesal que contiene la regla del juicio por la cual se le indica al juez cómo debe fallar cuando no encuentre en el proceso pruebas que le den certeza sobre los hechos que deben fundamentar su decisión, e indirectamente, establecer cuál de las partes le interesa demostrar tales hechos, para evitarse consecuencias desfavorables"* (Cam. Nac. Com., Sala B, 30/12/88, La Ley, 1989, v. D, p. 106). Y, así las cosas, la actora no ha logrado acreditar que nuestro mandante haya incurrido en alguno de los vicios manifestados del artículo 7 de la Ley de Procedimientos Administrativos N° 19.549. Por lo tanto, la nulidad e inconstitucionalidad planteada en el presente juicio por parte de la Argentren S.A. resulta totalmente antojadiza y arbitraria.

## III. - RESERVA DE CASO FEDERAL

Que, se hace reserva de la cuestión federal para ocurrir por ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, en los términos del art. 14 de la ley 48, por entender que se hallaría conculcado la garantía de la defensa en juicio y la propiedad (arts. 17 y 18 de la Constitución Nacional), tratándose de una cuestión que excede el mero interés de las partes en el proceso revistiendo el carácter de gravedad institucional.

## IV. - PETITORIO

Por lo expuesto, a V.S. solicitamos:

**a)** Se tenga por presentado en tiempo y forma alegato de bien probado;

**b)** Se haga lugar a la excepción de falta de legitimación pasiva oportunamente opuesta;

**c)** Se tenga presente la reserva de Caso Federal formulada;

**d)** En su oportunidad, se rechace la acción intentada, en todas sus partes; con expresa imposición de costas a la parte actora.

Proveer de conformidad,

**SERA JUSTICIA**



**Claudia G. Somovilla**

**Tº58 Fº823 C.P.A.C.F.**

Signature Not Verified
Digitally signed by NATHALYA DAYANA VEGA PINTO
Date: 2025.02.03 09:08:22 ART