(S-1175/2026)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, …

EMERGENCIA PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD FERROVIARIA NACIONAL

CAPÍTULO I — DECLARACIÓN DE LA EMERGENCIA

Artículo 1°. - Declárase la emergencia pública en materia de infraestructura y seguridad del sistema ferroviario nacional de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, por el término de tres (3) años desde la entrada en vigencia de la presente ley, con el objeto de garantizar la seguridad operativa, preservar la integridad de los usuarios y trabajadores, y recuperar la infraestructura y el material rodante del sistema.

Artículo 2°.- La emergencia declarada por la presente ley comprende la totalidad de las actividades inherentes a la administración, mantenimiento y recuperación de la infraestructura de vías, puentes, obras de arte y sistemas de señalamiento; la operación, mantenimiento y renovación del material rodante y del parque tractivo; y las condiciones de seguridad operativa del sistema, sean tales actividades ejercidas de manera directa por el Estado Nacional o a través de terceros concesionarios u operadores.

Artículo 3°. - La presente ley es de orden público. Sus disposiciones rigen con independencia y sin perjuicio de la emergencia declarada por el Poder Ejecutivo Nacional mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 525/2024 y sus normas complementarias y prorrogatorias,

a las que complementa dotándolas de rango legal y de los mecanismos de control y garantía que se establecen en los capítulos siguientes.

CAPÍTULO II — INFRAESTRUCTURA, SEGURIDAD Y MATERIAL RODANTE

Artículo 4°.- El Poder Ejecutivo Nacional, a través de la autoridad de aplicación, deberá elaborar y publicar, dentro de los sesenta (60) días de la entrada en vigencia de la presente ley, un Plan de Recuperación de la Infraestructura y Seguridad Ferroviaria que contemple, como mínimo:

a) El relevamiento integral y georreferenciado del estado de vías, puentes, durmientes, fijaciones y sistemas de señalamiento de cada línea y ramal, con identificación de los tramos que presenten riesgo para la circulación;
b) El estado del material rodante y del parque tractivo, con indicación de las unidades operativas, fuera de servicio y en reparación, y el cumplimiento de los ciclos de mantenimiento mayor exigidos por el fabricante;
c) Un cronograma de obras y de reparaciones con metas físicas verificables, plazos de ejecución y presupuesto asignado a cada intervención;
d) Las medidas destinadas a la implementación efectiva de los sistemas de seguridad, incluido el sistema de frenado automático, en la totalidad de las líneas que correspondan.

Artículo 5°.- Prohíbese la utilización de unidades de material rodante como fuente de extracción de piezas o componentes (práctica denominada 'canibalización') que comprometa la trazabilidad técnica de los repuestos o los estándares de seguridad exigidos por el fabricante, salvo protocolo técnico expreso y auditado que garantice dichos

estándares. La autoridad de aplicación deberá realizar una auditoría física de inventario del material rodante detenido en talleres y depósitos dentro de los noventa (90) días de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 6°.- El Poder Ejecutivo Nacional deberá adoptar las medidas necesarias para preservar el patrimonio ferroviario del Estado, quedando prohibida la baja, desguace o enajenación de material rodante y tractivo susceptible de recuperación, sin la previa intervención de la autoridad de aplicación y la comunicación a la comisión bicameral que se crea por la presente ley.

CAPÍTULO III — FINANCIAMIENTO

Artículo 7°.- El Poder Ejecutivo Nacional deberá garantizar, en el marco de la presente emergencia, la asignación efectiva y la ejecución de las partidas presupuestarias necesarias para el cumplimiento del Plan de Recuperación previsto en el artículo 4°, priorizando las tareas de mantenimiento y las obras vinculadas a la seguridad operativa. Los fondos asignados a la emergencia ferroviaria son intangibles y no podrán ser reasignados a otras finalidades.

Artículo 8°.- La autoridad de aplicación deberá informar trimestralmente a la comisión bicameral que se crea por la presente ley sobre el grado de ejecución presupuestaria, discriminado por empresa u organismo receptor, por línea o ramal y por tipo de obra, precisando el porcentaje devengado y pagado respecto de lo asignado.

CAPÍTULO IV — CONCESIONES DE CARGA

Artículo 9°.- Dispónese la revisión integral y la auditoría técnica, económica y jurídica de los contratos de concesión del servicio de

transporte ferroviario de cargas de jurisdicción nacional actualmente vigentes, a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones de inversión, mantenimiento de la infraestructura y estándares de seguridad a cargo de las empresas concesionarias, así como el estado del material tractivo y rodante cedido para su explotación.

Artículo 10.- La autoridad de aplicación deberá elevar a la comisión bicameral, dentro de los ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia de la presente ley, un informe de resultados de la auditoría dispuesta en el artículo anterior, con las recomendaciones que correspondan respecto de la continuidad, renegociación o rescisión de las concesiones auditadas.

CAPÍTULO V — PROTECCIÓN DEL EMPLEO Y DE LOS RAMALES

Artículo 11.- Durante la vigencia de la presente emergencia, el Estado Nacional deberá preservar los puestos de trabajo del personal afectado a la operación y mantenimiento del sistema ferroviario nacional, así como los programas de capacitación y profesionalización ferroviaria, en resguardo del capital humano especializado indispensable para la seguridad operativa.

Artículo 12.- Durante la vigencia de la presente emergencia no podrán disponerse la clausura, el levantamiento ni la suspensión definitiva de ramales del sistema ferroviario nacional de pasajeros en actividad, sin autorización previa del Honorable Congreso de la Nación.

Artículo 13.- El Poder Ejecutivo Nacional no podrá disponer la privatización, transferencia al sector privado ni cesión del control de las empresas del Estado que integran el sistema ferroviario nacional durante la vigencia de la presente emergencia, sin autorización expresa del Honorable Congreso de la Nación mediante ley.

CAPÍTULO VI — CONTROL PARLAMENTARIO

Artículo 14.- Créase, en el ámbito del Honorable Congreso de la Nación, la Comisión Bicameral de Seguimiento de la Emergencia Ferroviaria, integrada por ocho (8) senadores y ocho (8) diputados, designados por los presidentes de ambas Cámaras a propuesta de los bloques, respetando la proporción de las representaciones políticas y garantizando la participación de la primera y segunda minoría.

Artículo 15.- La Comisión Bicameral tendrá por funciones: verificar el cumplimiento de la presente ley y del Plan de Recuperación; recibir y analizar los informes trimestrales de ejecución presupuestaria; requerir informes a la autoridad de aplicación, a las empresas del sector y a los organismos de control; recibir el informe de auditoría de las concesiones de carga; y emitir dictámenes y recomendaciones. La Comisión podrá requerir la colaboración de la Auditoría General de la Nación y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Artículo 16.- La autoridad de aplicación y las empresas y organismos del sistema ferroviario nacional deberán remitir a la Comisión Bicameral toda la información que ésta les requiera, en los plazos que la Comisión establezca, bajo apercibimiento de las responsabilidades que correspondan.

CAPÍTULO VII — DISPOSICIONES FINALES

Artículo 17.- El Poder Ejecutivo Nacional designará la autoridad de aplicación de la presente ley y la reglamentará dentro de los sesenta (60) días de su promulgación.

Artículo 18.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Jorge M. Capitanich. - Marcelo N. Lewandowski. - Ana I. Marks. - Adán H. Bahl. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto declarar, con rango legal, la emergencia pública en materia de infraestructura y seguridad del sistema ferroviario nacional, y establecer un conjunto de obligaciones, garantías y mecanismos de control parlamentario destinados a asegurar que la emergencia se traduzca en mejoras concretas y verificables para la seguridad de usuarios y trabajadores. No se trata de una declaración meramente enunciativa: el sistema ferroviario argentino atraviesa una situación de gravedad reconocida por el propio Poder Ejecutivo Nacional, y sin embargo persisten indicadores que revelan que las herramientas y recursos comprometidos no han logrado revertirla.

En efecto, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 525/2024, del 12 de junio de 2024, el Poder Ejecutivo declaró la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por veinticuatro meses, a partir de un diagnóstico crítico del estado del sistema consignado en sus considerandos, y asignó la suma de $1.293.780.000.000 para inversiones en seguridad operativa. Por el Decreto reglamentario N° 526/2024 se designó a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía como autoridad de aplicación. Posteriormente, mediante la Resolución N° 12/2026, la propia Secretaría prorrogó la emergencia por veinticuatro meses adicionales, extendiéndola hasta el año 2028, fundándose de manera expresa en la persistencia de las condiciones estructurales que

motivaron su declaración original. Esa prórroga constituye un reconocimiento oficial de que la situación crítica subsiste.

La instrumentación de la emergencia por vía de decreto, sin garantías de ejecución presupuestaria ni control parlamentario, ha mostrado resultados insuficientes. Según información pública, a casi un año y medio de la declaración se había ejecutado apenas la mitad de la partida asignada. Este dato resulta especialmente grave a la luz del informe de la Auditoría General de la Nación conocido en junio de 2026, que sobre la línea San Martín detectó irregularidades en el control y el mantenimiento, y determinó que el presupuesto destinado a las tareas de mantenimiento cubrió únicamente el 43% de lo requerido en 2023 y el 29% en 2024. El mismo informe estableció que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte ejecutó de manera parcial sus programas de inspección, que la Secretaría de Transporte no respondió formalmente los informes de evaluación recibidos, y que la operadora respondió solo el 38% de las observaciones formuladas. La AGN vinculó estas falencias con un aumento del 72% de los accidentes ferroviarios registrados en 2024 en esa línea. Estos son datos emanados del propio organismo de control externo del Estado, y fundamentan la necesidad de que el Congreso intervenga garantizando la intangibilidad de los fondos (artículo 7°) y el control parlamentario de su ejecución (Capítulo VI).

A la información de auditoría se suma la documentación técnica y las denuncias formales presentadas por la Unión Ferroviaria — Seccional Gran Buenos Aires Oeste, correspondiente a la Línea Sarmiento. Corresponde precisar que se trata de denuncias y relevamientos efectuados por la representación de los trabajadores del sector, cuya verificación es uno de los objetos de las auditorías que esta ley ordena. Según el informe técnico de material rodante suscripto por personal especializado con fecha 4 de junio de 2026, de una dotación original de

25 formaciones de la flota CSR solo 19 se encontraban en circulación diaria, con un promedio de 1,4 millones de kilómetros acumulados, y con las revisiones mayores obligatorias —quinquenales y decenales— incumplidas por falta de insumos. El informe describe fallas recurrentes en sistemas de frenado y tracción, y prácticas de rehabilitación de ruedas que reducirían los márgenes de seguridad.

Los trabajadores denuncian, además, la práctica de 'canibalización' de formaciones —el desarme de unidades para extraer piezas y sostener la flota en circulación, con pérdida de trazabilidad técnica de los componentes—, el abandono de locomotoras del parque tractivo estatal a la intemperie, y el traslado de coches Talgo a la localidad de Bragado que, según su presentación, podría encubrir un desguace. Estas denuncias fundamentan las prohibiciones y auditorías previstas en los artículos 5° y 6° del presente proyecto, orientados a preservar el patrimonio ferroviario del Estado y a garantizar que ninguna práctica de mantenimiento comprometa la seguridad.

La revisión de las concesiones de carga (Capítulo IV) responde a la necesidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones de inversión y mantenimiento a cargo de las empresas concesionarias, y el estado del material tractivo y rodante del Estado cedido para su explotación. La protección del empleo y de los ramales (Capítulo V) atiende a que el capital humano especializado constituye un componente esencial de la seguridad operativa, y a que la continuidad del servicio hace a la conectividad territorial y al desarrollo de las economías regionales.

El antecedente histórico obliga a extremar la diligencia legislativa. La tragedia de Once de 2012, en la que una formación de la Línea Sarmiento causó 51 víctimas fatales, y el choque de trenes de la Línea San Martín ocurrido en Palermo en mayo de 2024, con alrededor de sesenta heridos, demuestran que la degradación del material rodante y

de la infraestructura constituye un riesgo con consecuencias fatales ya verificadas en la red nacional. El Congreso de la Nación no puede delegar íntegramente en el Poder Ejecutivo la respuesta a una emergencia de esta magnitud: le corresponde dotarla de rango legal, garantizar su financiamiento, proteger el patrimonio y el empleo, y ejercer el control sobre su ejecución.

Por las razones expuestas, y en resguardo de la seguridad y la vida de los millones de argentinos que dependen a diario del ferrocarril, solicito a mis pares que acompañen la aprobación del presente proyecto de ley.

Jorge M. Capitanich

VERSION PRELIMINAR SUSCEPTIBLE DE CORRECCION UNA VEZ CONFRONTADO CON EL EXPEDIENTE ORIGINAL