



H. Cámara de Diputados de la Nación

2026 – Año de la Grandeza Argentina

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina...

Artículo 1°.- Trenes Argentinos Operaciones y Trenes Argentinos Infraestructura deberán instalar y mantener, en todos los pasos peatonales a nivel ubicados en zonas urbanas o semiurbanas: a) Laberintos peatonales homologados o dispositivos equivalentes de ralentización y obligatoriedad de mirar; b) Señalización activa consistente en dispositivos luminosos intermitentes y alarma sonora direccional.

Artículo 2°.- Todo paso peatonal que haya sido modificado o ensanchado en los últimos diez (10) años deberá adecuarse a lo dispuesto en el artículo 1° dentro de los ciento ochenta (180) días de promulgada la presente ley. La autoridad de aplicación priorizará aquellos de mayor riesgo (alta circulación peatonal, ciclista o escolar).

Artículo 3°.- El Ministerio de Transporte, a través de Trenes Argentinos, relevará en un plazo máximo de noventa (90) días todos los pasos peatonales a nivel de la red nacional y elaborará un plan de adecuación con plazos concretos y presupuesto asignado.

Artículo 4°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Jorge Raúl Rizzotti



H. Cámara de Diputados de la Nación

2026 – Año de la Grandeza Argentina

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Como es conocido, los pasos peatonales a nivel ferroviario constituyen uno de los puntos de mayor riesgo en la red ferroviaria nacional, particularmente cuando, tras obras de ensanchamiento o modificación de la infraestructura, se eliminan o no se restituyen los dispositivos de protección esenciales. La ausencia de laberintos peatonales homologados y de señalización activa (sonora y lumínica) ha convertido a muchos de estos cruces en verdaderos “pasos cuasi viales”, donde la velocidad y el volumen de trenes generan tragedias absolutamente evitables.

En las últimas décadas, la Resolución SETOP N° 7/81 (Normas para los Cruces entre Caminos y Vías Férreas) y la Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria establecieron claramente los estándares mínimos de seguridad que deben cumplirse en estos pasos: laberintos o dispositivos de ralentización, señalización vertical y horizontal, dispositivos luminosos intermitentes y alarmas sonoras direccionales. Sin embargo, su aplicación ha sido irregular, incompleta y, en muchos casos, inexistente tras las modificaciones realizadas en la infraestructura vial y ferroviaria.

Esta omisión sistemática genera una perturbación severa para la realización efectiva del derecho a la vida y a la integridad física de los ciudadanos, derecho fundamental protegido por el artículo 33 de la Constitución Nacional y por los tratados internacionales con jerarquía constitucional.

En el año 2011, el entonces diputado provincial Martín Antonio Berhongaray presentó en la Legislatura de La Pampa un proyecto de ley alertando sobre la necesidad de instalar “Sistemas de Señalización Acústicos Luminosos en todos los pasos a nivel ferroviarios que atraviesan rutas pavimentadas”. En los fundamentos de aquella iniciativa relató una vivencia personal: cruzarse de noche, con visibilidad reducida por la lluvia, con un tren de carga que “actúa como un verdadero muro que atraviesa las rutas”. Años más tarde, en enero



H. Cámara de Diputados de la Nación

2026 – Año de la Grandeza Argentina

de 2022, una tragedia enlutó a la provincia de La Pampa: dos jóvenes que circulaban en motocicleta embistieron por la noche una formación de trenes y perdieron la vida.

En octubre de 2023, el diputado Berhongaray presentó ante esta Honorable Cámara el expediente 4314-D-2023, que se encuentra en la misma Comisión de Transporte y que ordena la realización de un relevamiento integral de toda la red ferroviaria nacional para verificar el estado de cumplimiento de las normas de seguridad en los cruces ferroviarios (incluyendo expresamente “la instalación de laberintos peatonales ajustados al modelo especificado por las normas en vigencia, y contar con la provisión e instalación de señalización activa”).

Un caso paradigmático ocurrido en el ámbito nacional ilustra dramáticamente esta realidad. El 12 de septiembre de 2025, en el paso peatonal a nivel de Avenida Rivadavia, en la localidad de Ezeiza, el joven Ramiro Veullemenot, de tan solo 17 años, perdió la vida atropellado por un tren de la línea Roca mientras circulaba en bicicleta. El paso había sido ensanchado años atrás, eliminando el laberinto de seguridad previo, pero sin incorporar la señalización activa ni los dispositivos de ralentización obligatorios.

Frente a esta situación, la madre de Ramiro, Ana Laura Bottana Lemos, impulsó una campaña ejemplar: recolectó más de 4.000 firmas de vecinos, contactó directamente a las máximas autoridades de Trenes Argentinos y presentó, con el apoyo del concejal Martín Pelegrino, una Ordenanza en el Concejo Deliberante de Ezeiza que fue aprobada por unanimidad. Pese a estos esfuerzos, las respuestas oficiales se limitan a afirmar que “todo está correcto”, sin verificación in situ ni implementación de las mejoras reclamadas.

El presente proyecto de ley, minimalista en su redacción pero contundente en sus efectos, no crea nuevas burocracias ni genera erogaciones presupuestarias extraordinarias. Simplemente obliga a cumplir y priorizar lo que ya está previsto en las normas técnicas vigentes (SETOP 7/81 y Directiva de Seguridad Operacional Ferroviaria), complementando y dando ejecución concreta al relevamiento solicitado en el expediente 4314-D-2023.

Por todo lo expuesto anteriormente, y en memoria de Ramiro, de las víctimas de La Pampa y de todas las personas que han perdido la vida en accidentes evitables en pasos



H. Cámara de Diputados de la Nación

2026 – Año de la Grandeza Argentina

peatonales ferroviarios, es que solicito a los Señores Diputados que acompañen, con su voto afirmativo, al presente proyecto de ley.

Jorge Raúl Rizzotti