



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:

RÉGIMEN DE USO PRODUCTIVO DE LAS ZONAS ADYACENTES A LAS RUTAS Y VÍAS FÉRREAS NACIONALES

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Art. 1° – Objeto. La presente ley tiene por objeto habilitar, bajo un régimen de permisos de uso precario y oneroso, el aprovechamiento productivo agrícola de las franjas adyacentes comprendidas dentro de la zona de camino de las rutas nacionales y de la zona de vía de la red ferroviaria nacional, con exclusión de la calzada, las banquetas, el gallo ferroviario y las franjas de seguridad definidas por la normativa técnica vigente, con el fin de promover un aprovechamiento eficiente del dominio público y fortalecer la producción y el acceso a los alimentos.

Art. 2° – Ámbito de aplicación. El régimen establecido por la presente ley resultará de aplicación en los tramos de rutas nacionales que integran la Red Vial Nacional y en los sectores de la Red Ferroviaria Nacional cuya administración corresponda al Estado Nacional.

Art. 3° – Definiciones. A los efectos de la presente ley se entiende por:

- a) Zona de camino: la franja de dominio público destinada a la ruta nacional y a sus obras accesorias, comprendida entre las líneas que delimitan su ancho conforme la normativa técnica vigente;
- b) Banqueta: la faja consolidada contigua a la calzada, destinada a la detención de emergencia, la recuperación lateral y la seguridad de la circulación;



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

- c) Zona de vía: la franja de dominio público ferroviario afectada a la traza, la infraestructura y las instalaciones complementarias, conforme la normativa técnica ferroviaria vigente;
- d) Gálibo y franja de seguridad ferroviaria: el espacio libre de obstáculos necesario para la circulación segura del material rodante, la señalización, el mantenimiento y la operación ferroviaria;
- e) Franja de seguridad: los sectores que la normativa técnica reserva, contiguos a la calzada o a la vía, para asegurar la visibilidad, los retiros y las condiciones de operación;
- f) Frentista: el propietario, arrendatario o explotador del inmueble lindero a la franja objeto del permiso.

CAPÍTULO II

RÉGIMEN DE PERMISOS

Art. 4° – Autorización en rutas nacionales. Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad o el organismo que la reemplace, a otorgar permisos de uso precario y oneroso para la siembra, cultivo y cosecha de cereales, oleaginosas, forrajes y pasturas, en las franjas adyacentes comprendidas dentro de la zona de camino de las rutas nacionales, con exclusión de la calzada, las banquetas y las franjas de seguridad.

Art. 5° – Autorización en vías férreas nacionales. Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional, a través del organismo nacional que administre la infraestructura ferroviaria – actualmente la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad Anónima (ADIFSA) – o el que en el futuro lo reemplace, a otorgar permisos de uso precario y oneroso con idéntico destino en las franjas adyacentes comprendidas dentro de la zona de vía, con exclusión del gálibo, las franjas de seguridad operativa, los pasos a nivel y todo sector necesario para la circulación, el señalamiento y el mantenimiento ferroviario, en el marco de las Leyes N° 26.352 y N° 27.132.



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

Art. 6° – Convocatoria y prioridad del frentista. Los permisos se instrumentarán mediante convenios administrativos individuales, previa convocatoria pública que garantice la debida publicidad, transparencia e igualdad de oportunidades, conforme el procedimiento simplificado que establezca la reglamentación. Los frentistas tendrán prioridad para la suscripción del convenio, siempre que manifiesten su interés dentro del plazo establecido y acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos, jurídicos y de seguridad vial y ferroviaria exigidos.

Art. 7° – Orden de prioridad. En caso de inexistencia, imposibilidad de identificación o falta de interés del frentista, la adjudicación se otorgará atendiendo al siguiente orden de prioridad: a) productores de la agricultura familiar; b) cooperadoras de escuelas rurales y agrarias y cooperativas de producción; c) entidades de bien público y organizaciones de la sociedad civil; d) toda otra persona humana o jurídica que reúna los requisitos exigidos. La reglamentación podrá contemplar criterios de arraigo local y de fomento de la producción familiar y cooperativa.

Art. 8° – Naturaleza de los permisos. Los permisos de uso serán de carácter precario, personal, intransferible y oneroso; no generarán derecho real alguno ni expectativa de estabilidad jurídica frente al Estado Nacional, ni alterarán el destino vial o ferroviario del bien. El área territorial total otorgada bajo permiso de uso no podrá exceder las treinta (30) hectáreas por permisionario, asegurando una distribución equitativa de las parcelas

CAPÍTULO III

PARTICIPACIÓN DE LAS PROVINCIAS Y LOS MUNICIPIOS

Art. 9° – Gestión municipal delegada. La autoridad de aplicación podrá suscribir convenios con las provincias y con los municipios en cuyo ejido se emplacen las franjas comprendidas, a fin de delegar en ellos la convocatoria pública, la selección de los beneficiarios, el contralor del cumplimiento y la percepción del canon, con arreglo a las condiciones técnicas y de seguridad que fije la reglamentación. La titularidad del dominio público, la potestad técnica y la



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

fiscalización en materia de seguridad vial y ferroviaria permanecerán en cabeza del Estado Nacional y de la autoridad de aplicación.

Art. 10° – Adhesión. Invítase a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios a adherir a la presente ley y a establecer regímenes análogos respecto de las franjas adyacentes a las rutas y caminos de sus respectivas competencias.

CAPÍTULO IV

SEGURIDAD Y CONDICIONES TÉCNICAS

Art. 11° – Seguridad prevalente. El otorgamiento y la ejecución de los permisos quedarán supeditados al cumplimiento estricto de las condiciones de seguridad vial y ferroviaria, las que tendrán carácter prevalente y prioritario frente a cualquier uso productivo. En ningún caso los permisos podrán afectar la funcionalidad de la zona de camino o de la zona de vía, ni comprometer las condiciones de operación, mantenimiento, señalamiento y explotación. En particular deberá garantizarse en todo momento:

- a) La preservación de la calzada, las banquetas y el gallo como zonas libres de obstáculos y de ocupación;
- b) El mantenimiento de las condiciones de visibilidad conforme la normativa técnica vigente. A tal efecto, los cultivos autorizados no podrán superar en ningún caso una altura máxima de un metro diez centímetros (1,10 m) de desarrollo, quedando expresamente prohibida la siembra de variedades de gran porte tales como maíz, girasol, sorgo alto o similares.
- c) El respeto de las distancias laterales y retiros mínimos respecto de la calzada y de la vía;
- d) La prohibición de emplazar estructuras fijas, cerramientos, instalaciones permanentes o cualquier elemento rígido dentro de las franjas de seguridad;
- e) El libre escurrimiento de las aguas superficiales y el adecuado funcionamiento de alcantarillas, cunetas y obras de drenaje, siendo obligación expresa del permisionario



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

mantener la limpieza física y remoción de sedimentos de las alcantarillas y de los accesos a los caminos laterales con sus respectivas señalizaciones dentro de la zona otorgada.

f) La seguridad de los pasos a nivel y la no interferencia con la circulación, el señalamiento y el mantenimiento ferroviario.

g) El permisionario deberá realizar y mantener un contrafuego de cuatro (4) metros de ancho a lo largo de todo el sembrado, de forma paralela al alambrado perimetral de los inmuebles linderos.

La siembra y/o utilización de las parcelas en infracción a lo dispuesto en la presente ley, o el incumplimiento de las condiciones de seguridad precedentes, facultará a la autoridad de aplicación a disponer la suspensión o revocación inmediata del permiso de uso, así como a proceder al decomiso del producto de la siembra. Lo cosechado en infracción será destinado a fines benéficos y de asistencia alimentaria si las condiciones de sanidad lo permiten, o a su destrucción en caso contrario

Art. 12° – Fomento de corredores biológicos. La autoridad de aplicación, en coordinación con el Ministerio de Ambiente de la Nación o el organismo que corresponda, la Administración de Parques Nacionales, el Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA) y las provincias adherentes, fomentará la creación de corredores biológicos sobre las zonas de camino y de vía comprendidas en la presente ley, entendidos como franjas de vegetación nativa que proporcionan conectividad entre paisajes, ecosistemas y hábitats, y aseguran el desplazamiento de la fauna, el flujo genético de las poblaciones silvestres y la continuidad de los procesos ecológicos.

Quienes desarrollen la siembra autorizada en las franjas comprendidas deberán respetar y dar continuidad a los corredores biológicos existentes o a los que se establezcan conforme al presente artículo, absteniéndose de interrumpir su conectividad y conservando los márgenes



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

de vegetación nativa que la aseguren. Esta obligación se incorporará como condición de los convenios individuales, y su incumplimiento facultará a la autoridad de aplicación a suspender o revocar el permiso.

El fomento de los corredores biológicos se realizará sin perjuicio del carácter prevalente de la seguridad vial y ferroviaria y de manera compatible con el uso productivo autorizado.

CAPÍTULO V

RÉGIMEN ECONÓMICO

Art. 13° – Convenios. Los convenios deberán contemplar, como contenido mínimo, además de las condiciones que establezca la reglamentación: a) un plazo determinado, con eventuales condiciones de prórroga o renovación; b) el canon, contraprestación o modalidad económica aplicable, el cual no podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del precio que por el arriendo de tierras se abone en la zona o región respectiva; c) el cumplimiento estricto de las condiciones técnicas, ambientales y de seguridad previstas en la presente ley; d) la obligación de restitución inmediata de la franja en condiciones adecuadas al vencimiento, rescisión o revocación del permiso; y e) la facultad de rescisión unilateral por razones de interés público, seguridad o incumplimiento contractual.

Art. 14° – Destino de los recursos. En los tramos no concesionados, los fondos recaudados en concepto de canon o contraprestación tendrán afectación específica al mantenimiento, conservación, mejora y seguridad de la Red Vial Nacional o de la Red Ferroviaria Nacional, según corresponda. Los convenios de gestión municipal podrán prever la retención de un porcentaje del canon por el municipio, con destino al mantenimiento de infraestructura, educación y salud. En los tramos concesionados o asignados, los ingresos derivados del uso autorizado se integrarán al régimen económico del contrato respectivo.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

Art. 15° – Autoridad de aplicación. Serán autoridades de aplicación la Dirección Nacional de Vialidad, o el organismo que la reemplace, respecto de las rutas nacionales; y el organismo nacional que administre la infraestructura ferroviaria, o el que lo reemplace, respecto de las vías férreas nacionales. El Poder Ejecutivo Nacional dispondrá los mecanismos de coordinación necesarios para la aplicación uniforme de la presente ley.

Art. 16° – Reglamentación. La presente ley deberá ser reglamentada dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

Art. 17° – Derogación. Derógase la Resolución N° 2018/2008 de la Dirección Nacional de Vialidad y toda norma que se oponga a la presente ley.

Art. 18° – Comunicación. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dip. Carolina Basualdo.

Dip. Ignacio José García Aresca.

Dip. Alejandra Torres.

Dip. Juan Fernando Brügge.



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto propone reemplazar la actual prohibición y subutilización del uso productivo de las franjas de dominio público adyacentes a las rutas y vías férreas nacionales por un régimen regulado, técnicamente delimitado y jurídicamente sólido, que habilite –bajo condiciones estrictas de seguridad– el aprovechamiento agrícola de esos espacios, con participación de las provincias y los municipios.

En cuanto al diagnóstico, vastas superficies de dominio público lindantes con la red vial y ferroviaria permanecen hoy ociosas. En el ámbito vial, el punto de partida es la Resolución N° 2018/2008 de la Dirección Nacional de Vialidad, que dejó sin efecto la Resolución N° 1158/1996 –marco bajo el cual el organismo otorgaba permisos precarios de explotación para la siembra en sectores específicos de la zona de camino– y dispuso finalizar los convenios de explotación de esas tierras. Adoptada en el punto más álgido del conflicto agropecuario de 2008, aquella decisión cercenó de manera generalista el aprovechamiento productivo de amplias franjas, sin distinguir particularidades regionales, y clausuró una fuente legítima de producción y de recursos que, hasta hoy, continúa injustificadamente restringida.

Existen antecedentes provinciales que demuestran que es posible compatibilizar la función vial con un uso productivo regulado. La provincia de Buenos Aires, mediante la Ley N° 10.342, habilita a los municipios a otorgar permisos de uso precario sobre franjas adyacentes a rutas y caminos de la red vial provincial; y hay convocatorias municipales concretas para la siembra de frentistas sobre rutas provinciales en el marco de esa norma y de ordenanzas locales. En el orden nacional, la Cámara registra iniciativas afines, como los expedientes que proponen habilitar el uso de las franjas adyacentes a las rutas nacionales para



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

la siembra y la seguridad alimentaria. El presente proyecto integra y perfecciona esos antecedentes en un régimen único.

La principal novedad de esta iniciativa es la incorporación expresa de la dimensión ferroviaria. La red ferroviaria nacional, reordenada por la Ley N° 26.352 y comprendida en la política de reactivación de la Ley N° 27.132, cuenta con extensas franjas de zona de vía cuya administración corresponde hoy al organismo nacional de infraestructura ferroviaria. Habilitar su aprovechamiento productivo – con exclusión rigurosa del gálibo, los pasos a nivel y todo sector afectado a la circulación y el mantenimiento – permite sumar superficie útil, generar recursos con afectación al propio sistema ferroviario.

El proyecto asigna un rol central a los municipios. Por tratarse de bienes del dominio público nacional, la titularidad y la potestad técnica permanecen en cabeza del Estado Nacional; pero la autoridad de aplicación podrá delegar en las provincias y en los municipios la convocatoria, la selección de beneficiarios, el contralor y la percepción del canon dentro de su ejido. Esta arquitectura de gestión de proximidad aprovecha el conocimiento local del territorio y de sus productores, ordena la prioridad del frentista y de la agricultura familiar, las cooperadoras escolares rurales y agrarias y las cooperativas, y respeta el reparto constitucional de competencias mediante convenios de adhesión y delegación.

En materia de seguridad, el proyecto establece límites estrictos y prevalentes. Se excluye del uso productivo la calzada, las banquetas, el gálibo ferroviario y las franjas de seguridad; se exige preservar la visibilidad, los retiros mínimos y el funcionamiento de cunetas y obras de drenaje; se prohíben las estructuras fijas, el pastoreo y el alambrado; y se asegura la seguridad de los pasos a nivel y la no interferencia con la operación ferroviaria. En todos los casos, la autoridad de aplicación conserva la facultad de suspender o revocar los permisos ante cualquier incumplimiento.

En línea con lo anterior, el proyecto incorpora el fomento de corredores biológicos sobre las franjas de rutas y vías. La fragmentación de los ecosistemas por el avance productivo y urbano aísla las áreas protegidas e interrumpe el flujo genético de las poblaciones silvestres;



"2026 – AÑO DE LA GRANDEZA ARGENTINA"

las franjas lineales de dominio público, por su continuidad a lo largo del territorio, resultan especialmente aptas para operar como corredores que reconecten esos ambientes mediante vegetación nativa, sin necesidad de obras de infraestructura y de manera compatible con el uso productivo regulado. La iniciativa recoge así la experiencia de la Administración de Parques Nacionales en materia de corredores ecológicos —como el Corredor Verde Misionero y los del Gran Chaco— y antecedentes provinciales recientes, y se inscribe en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, aprobado por la Ley N° 24.375, y en la Ley N° 25.675 General del Ambiente.

El régimen tampoco beneficia sólo a los productores: los permisos son onerosos y los recursos recaudados tienen afectación específica al mantenimiento y la seguridad de la Red Vial y Ferroviaria Nacional. Se trata de administrar con racionalidad sectores del dominio público hoy subutilizados, incrementando la producción y el acceso a los alimentos, generando recursos genuinos para el sistema de transporte, sin comprometer en ningún caso la seguridad.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que acompañen la aprobación del presente proyecto de ley.

Dip. Carolina Basualdo.

Dip. Ignacio José García Aresca.

Dip. Alejandra Torres.

Dip. Juan Fernando Brügge.