

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.— Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, en los términos del artículo 100, inciso 11, de la Constitución Nacional, para que, por intermedio de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, de Trenes Argentinos Operaciones S.A. (SOFSA), de Trenes Argentinos Infraestructura S.A. (ADIFSA) y de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), informe a esta Honorable Cámara, en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles, sobre los siguientes puntos relativos a la interrupción de los servicios ferroviarios de pasajeros Tren Metropolitano de Resistencia (Puerto Tirol – Cacuí – Resistencia), Los Amores – Charadai – Cacuí y Presidencia Roque Sáenz Peña – Chorotis, dispuesta a partir del 2 de septiembre de 2026:

I. Acto administrativo y fundamento técnico

1. Remita copia íntegra del acto administrativo, resolución, nota o instrucción por la cual se dispuso la interrupción de los tres servicios, con indicación de la autoridad que lo suscribió, su fecha, el expediente en que tramitó y el fundamento normativo invocado, precisando si la medida se adoptó al amparo de los decretos 525/2024 y 526/2024.
2. Remita copia íntegra de las actas de inspección, informes técnicos u observaciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte que motivaron o precedieron la medida, con sus anexos, así como el resultado de las inspecciones inmediatamente anteriores, a fin de establecer desde cuándo eran conocidas las deficiencias detectadas.

II. Estado del material rodante

3. Detalle, unidad por unidad, el material rodante afectado a estos servicios: tipo, número de coche o formación, fecha de la última reparación general y de la última revisión periódica, deficiencias técnicas concretas detectadas en cada caso y estado actual, precisando cuáles de ellas comprometían la seguridad operacional.
4. Detalle las órdenes de compra, contrataciones y adquisiciones de repuestos e insumos destinados a este material rodante durante los últimos veinticuatro (24) meses, con montos, fechas y estado de ejecución, e indique en qué taller o establecimiento se realizan las tareas de reparación y si se requiere el traslado de las unidades fuera de la provincia.

III. Cronograma de restablecimiento

5. Informe la fecha cierta prevista de restablecimiento de cada uno de los tres servicios, el cronograma de tareas que sustenta esa previsión y si la prestación se reanudará con la totalidad de las frecuencias, paradas y recorridos vigentes al 1º de septiembre de 2026.
6. Precise el presupuesto asignado a las reparaciones, la partida presupuestaria de imputación y su estado de ejecución.

IV. Trabajadores y usuarios

7. Informe la cantidad de trabajadores afectados por la interrupción y su situación de revista, y si se han dispuesto o se prevén suspensiones, traslados, reubicaciones, retiros voluntarios o desvinculaciones.
8. Detalle el número de pasajeros transportados mensualmente por cada servicio durante los últimos veinticuatro (24) meses e informe qué plan de contingencia o servicio sustitutivo de transporte se dispuso para las localidades y parajes afectados —en particular los del ramal Los Amores – Charadai – Cacuí, que carecen de alternativas de transporte público, y los del corredor Presidencia Roque Sáenz Peña – Chorotis, cuya interrupción compromete la conectividad de esa ciudad, segundo centro urbano de la provincia y nodo de servicios de salud, educación y trámites para el oeste chaqueño, con las localidades de su área de influencia— y con qué financiamiento.

V. Continuidad de la prestación

9. Informe si existe expediente administrativo, proyecto, tratativa o instrucción, en cualquier estado de trámite, orientado a la supresión definitiva, la reestructuración o la transferencia a la Provincia del Chaco o a terceros de alguno de estos servicios, de su material rodante o de la infraestructura asociada; en su caso, remita copia de las actuaciones y detalle los recursos previstos y las garantías de continuidad de la prestación.
10. Informe la ejecución presupuestaria de SOFSA correspondiente a los servicios regionales durante los ejercicios 2024, 2025 y lo transcurrido de 2026, discriminada por servicio; las previsiones incorporadas al proyecto de Presupuesto para el ejercicio 2027 respecto de la operación y el mantenimiento de los servicios ferroviarios de pasajeros de la Provincia del Chaco; y el estado de conservación de la infraestructura de vía de los ramales involucrados, con las obras previstas sobre ella.

ARTÍCULO 2°.— Solicitar al Poder Ejecutivo nacional que arbitre con carácter de urgente todas las medidas técnicas, operativas y presupuestarias necesarias para el restablecimiento pleno de los tres servicios ferroviarios de pasajeros de la Provincia del Chaco en el plazo más breve posible, dando prioridad a la asignación de los recursos requeridos para la reparación del material rodante, y garantizando —hasta tanto ello ocurra— un servicio sustitutivo de transporte que asegure la conectividad de las localidades afectadas, sin costo adicional para los usuarios.

ARTÍCULO 3°.— Solicitar al Poder Ejecutivo nacional que se abstenga de disponer la supresión definitiva, la reducción o la transferencia de los servicios alcanzados por la presente sin previa comunicación a esta Honorable Cámara y sin garantizar la continuidad de la prestación.

ARTÍCULO 4°.— De forma.

Diputada Nacional Julieta Campo

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Desde el miércoles 2 de septiembre de 2026, la totalidad de los servicios ferroviarios de pasajeros que operan en la Provincia del Chaco se encuentra interrumpida. La medida alcanza al Tren Metropolitano de Resistencia (Puerto Tirol – Cacuí – Resistencia), al ramal Los Amores – Charadai – Cacuí y al corredor Presidencia Roque Sáenz Peña – Chorotis. Por primera vez en décadas, la provincia quedó sin un solo tren de pasajeros en circulación.

Trenes Argentinos Operaciones informó públicamente que la interrupción responde a un proceso de revisión y puesta a punto del material rodante, orientado a garantizar las condiciones de seguridad de la prestación, y que la medida es de carácter temporal, con restablecimiento en el corto plazo. Sin embargo, transcurrida más de una semana, no se ha comunicado fecha alguna de reanudación, ni se ha dado a conocer el informe técnico que sustenta la decisión ni el cronograma de las tareas.

La preocupación se agrava por tres circunstancias.

En primer lugar, por la falta de correspondencia entre las explicaciones disponibles.

Distintas fuentes vinculadas al sector atribuyen la medida a observaciones formuladas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sobre el estado técnico y el mantenimiento de las unidades. Al mismo tiempo, personal de la propia empresa ha manifestado públicamente que las formaciones venían siendo mantenidas y se encontraban operativas. Esa discrepancia solo puede saldarse con la remisión de la documentación técnica que se solicita en el artículo 1º. Si las observaciones eran conocidas con anterioridad, corresponde establecer por qué no se adoptaron medidas preventivas que evitaran llegar a la interrupción total del servicio.

En segundo lugar, por el impacto social. Se trata de servicios que, según estimaciones difundidas públicamente, transportan más de dieciséis mil pasajeros por mes y ocupan a alrededor de doscientos trabajadores ferroviarios. En el área metropolitana de Resistencia el tren cumple una función de transporte cotidiano, y en las localidades y parajes del interior chaqueño constituye, en numerosos casos, la única alternativa de transporte público accesible para acceder a centros de salud, establecimientos educativos y trámites esenciales. Su interrupción no es un inconveniente: es un problema de aislamiento.

Ese aislamiento se verifica con especial intensidad en el corredor Presidencia Roque Sáenz Peña – Chorotis. Sáenz Peña es el segundo centro urbano de la Provincia del Chaco y cabecera del Departamento Comandante Fernández, y concentra servicios de salud, establecimientos educativos y dependencias administrativas que abastecen a las localidades y parajes del oeste chaqueño situados sobre este ramal, en un tramo en el que la cobertura de transporte automotor de media y larga distancia es limitada. La interrupción del servicio no solo afecta a los pasajeros que se trasladan diariamente hacia y desde Sáenz Peña por

trabajo o estudio, sino que restringe el acceso de la población de las localidades del ramal a esos servicios de referencia regional, en los mismos términos de desprotección señalados respecto de otros corredores chaqueños.

En tercer lugar, por el antecedente que ofrece la experiencia reciente. La suspensión chaqueña se inscribe en un cuadro nacional en el que ya suman dieciséis los servicios ferroviarios de pasajeros cancelados, entre los suprimidos de manera definitiva y los suspendidos temporalmente que nunca volvieron a circular. El servicio local de Paraná no funciona desde hace más de cuatro meses; el corredor Córdoba – Villa María, desde hace casi un año. En ambos casos la interrupción fue anunciada como transitoria. La experiencia indica que una suspensión sin cronograma tiende a consolidarse como un cierre de hecho, y es precisamente eso lo que esta Cámara tiene el deber de prevenir.

A ello se suma el proceso de transferencia de servicios regionales a las provincias, iniciado con el traspaso del Tren del Valle a Río Negro y en trámite respecto del servicio de Paraná. En el caso del Chaco, no se conocen gestiones en ese sentido, y la provincia ha disuelto su empresa ferroviaria, inactiva desde hacía años. No existe, por lo tanto, operador provincial en condiciones de asumir la prestación. Un eventual retiro del Estado nacional no encontraría aquí ninguna estructura de contención: se traduciría, lisa y llanamente, en la desaparición del servicio.

El marco normativo vigente no admite ambigüedades sobre el punto. La ley 27.132 declaró de interés público nacional y objetivo prioritario de la República la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional. La ley 26.352 organizó la actividad ferroviaria y asignó a la operadora estatal la prestación de los servicios de transporte de pasajeros. Las facultades de excepción conferidas por los decretos 525/2024 y 526/2024 para adecuar frecuencias y servicios no pueden interpretarse como una habilitación para vaciar de contenido esos mandatos legales, ni para sustraer del control del Congreso decisiones que afectan la conectividad de una provincia entera.

El artículo 42 de la Constitución Nacional reconoce a los usuarios de servicios públicos el derecho a la protección de sus intereses económicos, a una información adecuada y veraz y a condiciones de trato equitativo y digno. El deber de informar que aquí se reclama no es una formalidad parlamentaria: es la contracara de ese derecho.

Este pedido de informes no se agota, por lo tanto, en el requerimiento de datos. El artículo 2º solicita expresamente al Poder Ejecutivo que disponga con urgencia el restablecimiento de la prestación y que, mientras tanto, garantice un transporte sustitutivo para las comunidades afectadas. Cada día sin servicio tiene un costo concreto sobre personas que no disponen de alternativas.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de resolución.

Diputada Nacional Julieta Campo