

PROYECTO DE LEY

**El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.
sancionan con fuerza de ley:**

PROGRAMA NACIONAL DE FINANCIAMIENTO POR ANTICIPO DE FLETE PARA LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGAS

Artículo 1° Objeto. Créase el *Programa Nacional de Financiamiento por Anticipo de Flete para la Modernización del Transporte Ferroviario de Cargas (PNFF)*, destinado a fomentar la adquisición de material rodante, mejoras de infraestructura y ampliación de capacidad del sistema ferroviario nacional de cargas mediante la participación del sector privado usuario del servicio en todo el ámbito del territorio nacional y su conexión internacional en los casos que correspondiere.

Artículo 2° Finalidad. El *Programa Nacional de Financiamiento* al que se refiere el artículo precedente tiene por finalidad:

- a) Promover inversiones productivas en el sistema ferroviario de cargas;
- b) Mejorar la competitividad logística de las economías regionales;
- c) Fortalecer mecanismos público-privados de inversión asociada en el sistema ferroviario nacional y su conexión internacional.

Artículo 3° Ámbito de aplicación. Autoridad de aplicación. El presente programa será implementado por la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía de la Nación, en coordinación con Trenes Argentinos Cargas (TAC) y las sociedades estatales de cargas ferroviarias existentes. El ámbito de aplicación del PNFF comprende las líneas Belgrano, Mitre, San Martín, Urquiza, Roca y Sarmiento, conforme lo dispuesto por la Ley 27.132.

Artículo 4° Modalidad de ejecución. El financiamiento a los efectos de cumplimentar los objetivos del presente Programa se instrumentará mediante contratos de anticipo de flete celebrados entre Trenes Argentinos Cargas o en su caso, las sociedades estatales de cargas ferroviarias existentes, y empresas usuarias del servicio, con destino específico a la adquisición de bienes de capital ferroviario o inversiones en infraestructura que serán integradas al patrimonio nacional.

Artículo 5° Naturaleza contractual. Los contratos mencionados serán de naturaleza comercial y financiera, y podrán incluir:

- a) Pago anticipado de fletes por parte de empresas privadas, aplicables a futuras operaciones;
- b) Plazos mínimos de utilización del servicio;
- c) Plazos de repagos; y
- d) Compromisos de inversión de parte del operador ferroviario en función de los anticipos recibidos.

Artículo 6° Incentivos fiscales. Las empresas que realicen anticipos de flete conforme el presente régimen podrán computar como gasto deducible del impuesto a las ganancias el monto anticipado en el ejercicio fiscal en el que se efectivice el pago, en la proporción que indique la reglamentación de la presente norma. En el mismo sentido, a los efectos de fomentar la participación privada, los anticipos quedarán exentos en la proporción que indique la reglamentación, del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y de las retenciones fiscales que correspondieren.

Artículo 7° Beneficios logísticos. Las empresas aportantes gozarán de prioridad operativa en los servicios contratados, conforme a los términos establecidos en cada contrato.

Artículo 8° Unidad de Monitoreo. Créase en el ámbito de la Secretaría de Transporte la *Unidad de Seguimiento de Anticipos Ferroviarios de Carga (USAFEC)*, encargada de:

- a) Registrar los contratos suscritos y sus condiciones;
- b) Publicar informes semestrales de ejecución e inversión;
- c) Coordinar auditorías técnicas y económicas.

Toda la información relativa a este programa deberá ser publicada en el portal web de Trenes Argentinos Cargas y en el sitio de la Secretaría de Transporte.

Artículo 9° Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los 90 días de su promulgación.

Artículo 10° Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de Ley que hoy ponemos a consideración de esta Honorable Cámara de Diputados propone la creación del *Programa Nacional de Financiamiento por Anticipo de Flete para la Modernización del Transporte Ferroviario de Cargas*, con el fin de establecer un mecanismo normativo estable, transparente y replicable para la inversión público-privada en el sistema ferroviario nacional.

Este proyecto surge de diversas experiencias concretas llevadas adelante por el Estado nacional, a través del Ministerio de Transporte de la Nación, cuando Trenes Argentinos Cargas suscribió acuerdos con empresas privadas agroexportadoras para la adquisición de vagones graneros, financiados en su totalidad mediante anticipos de flete abonados por los propios usuarios del servicio. Este esquema permitió modernizar el parque ferroviario sin recurrir a financiamiento estatal ni endeudamiento público.

Frente al contexto actual de retracción de la inversión pública en infraestructura y ante el evidente retroceso de la política ferroviaria por parte del gobierno nacional, se vuelve necesario consolidar este tipo de mecanismos contractuales que no solo fortalecen la logística federal, sino que aseguran la continuidad de los servicios ferroviarios de carga como herramienta esencial para el desarrollo productivo.

Frente al desmantelamiento en curso de la política ferroviaria nacional y la suspensión de múltiples servicios de cargas y pasajeros, resulta indispensable brindar a los actores privados, en especial aquellos con uso intensivo del ferrocarril, un instrumento legal claro, transparente y previsible que les permita participar en el sostenimiento y la expansión del sistema ferroviario.

El sistema propuesto tiene como ejes centrales el anticipo de flete como instrumento financiero directo, ejecutado a través de contratos entre empresas privadas y Trenes

Argentinos Cargas u operadores ferroviarios habilitados con la posibilidad de aplicar estos anticipos a la compra de material rodante, mejoras en infraestructura o servicios logísticos asociados junto a un régimen de incentivos fiscales limitados para empresas aportantes, sin comprometer recursos del Tesoro.

La norma contempla la creación de una unidad de monitoreo y transparencia que registre los contratos y audite la trazabilidad de los fondos y el reconocimiento contractual de beneficios logísticos (como prioridad operativa) para las empresas que inviertan anticipadamente.

Si bien el contrato de anticipo de flete utilizado por Trenes Argentinos Cargas en 2023 por ejemplo, se basó en principios generales del derecho privado (Código Civil y Comercial de la Nación), no existe hasta el momento una **normativa específica** que lo regule como política pública general siendo este proyecto el que busca llenar ese vacío legal, dotando de marco jurídico estable y alcance programático a una herramienta ya utilizada con eficacia.

Cabe señalar como antecedentes la Ley N.º 26.352 (2008), que reordena la actividad ferroviaria nacional y crea las empresas estatales *Trenes Argentinos Infraestructura* y *Trenes Argentinos Cargas*, establece principios de colaboración público-privada, pero no prevé el anticipo de flete como fuente de financiamiento y las experiencias de leasing ferroviario a través de contratos entre el Estado y proveedores internacionales (caso China–CRRC) se basaron en acuerdos intergubernamentales, sin participación directa de usuarios privados.

Este proyecto, por tanto, no solo se apoya en una práctica reciente sino que propone una tipificación normativa autónoma de un mecanismo específico, contractual, voluntario y operativo, con incentivos limitados y control institucional.

La figura del anticipo de flete como mecanismo de inversión no se encuentra generalizada en otras jurisdicciones, pero existen antecedentes parciales que resultan ilustrativos en materia comparada por ejemplo en Estados Unidos, algunas empresas ferroviarias como *BNSF Railway* y *Union Pacific* han desarrollado esquemas de *freight commitment agreements* con grandes clientes, especialmente en sectores como el agroindustrial o minero, que incluyen compromisos de volumen y pago adelantado para garantizar disponibilidad operativa. Sin embargo, estos acuerdos no constituyen política pública ni están normativamente regulados por el Estado federal.

Por otro lado en nuestra región en Brasil, el programa *Pro Trilhos*, lanzado en 2021 bajo la figura de *autorización ferroviaria*, permite que empresas privadas inviertan en trazas ferroviarias a cambio de derechos operativos. Si bien no se basa en anticipos de flete, se orienta al mismo principio de financiamiento directo por parte del sector privado usuario del sistema.

En conclusión, la propuesta que aquí se presenta busca institucionalizar una herramienta legalmente válida, económicamente eficiente y contractualmente segura que permita a los usuarios del sistema ferroviario de cargas anticipar su demanda a través de aportes financieros con destino a inversiones de capital, sin sustituir la responsabilidad pública pero complementándola con lógica de corresponsabilidad.

Argentina necesita reactivar sus ferrocarriles con modelos innovadores, prácticos y realistas. El Programa que aquí presentamos es una respuesta concreta a esa necesidad.

El espíritu de este proyecto no es subsidiar, sino inducir inversión real, directa y eficiente en un sistema de transporte clave para nuestras economías regionales. El ferrocarril no solo es más económico y ecológico que otros modos, sino también un componente esencial para alcanzar una verdadera equidad territorial y logística. Por todo lo expuesto, y con el antecedente comprobable de que este mecanismo ya ha sido implementado en la

Argentina, solicito a mis pares el acompañamiento a esta iniciativa, que conjuga racionalidad económica, transparencia institucional y compromiso federal.

Diego Giuliano
Diputado Nacional