

ARTÍCULO 3°.- La presente medida entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

María Carmen Tettamanti

e. 17/04/2026 N° 24097/26 v. 17/04/2026

MINISTERIO DE ECONOMÍA SECRETARÍA DE TRANSPORTE

Resolución 23/2026

RESOL-2026-23-APN-ST#MEC

Ciudad de Buenos Aires, 14/04/2026

Visto el expediente EX-2026-25672975- -APN-DGDA#MEC; los decretos 1388 del 29 de noviembre de 1996 y sus modificatorios, 1661 del 12 de agosto de 2015, 70 del 20 de diciembre de 2023, 525 del 12 de junio del 2024 y 526 del 12 de junio del 2024; las resoluciones 1243 del 24 de octubre de 2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, 394 del 26 de octubre de 2021 del entonces Ministerio de Transporte y 12 del 18 de febrero de 2026 de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, y

CONSIDERANDO:

Que mediante los artículos 1° y 3° de la resolución 1243 del 24 de octubre de 2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte se establecieron medidas de seguridad preventivas de aplicación en las líneas Mitre, Sarmiento y Urquiza, consistentes en reducir la velocidad de ingreso de los trenes en estaciones terminales a cinco kilómetros por hora (5 Km/h), veinte metros (20 m) antes de llegar a punta de plataforma de las correspondientes estaciones terminales, manteniendo esa velocidad hasta su detención absoluta aproximadamente veinte metros (20 m) antes de la línea de paragolpes; y se dispuso el acompañamiento al conductor de la formación de los trenes eléctricos por parte del Jefe de Tren, en el interior de la cabina de conducción en el último tramo del recorrido, comprendido entre la estación terminal y la estación precedente a la misma, ello a fin de mitigar riesgos operativos dado los accidentes ocurridos en 2012 y 2013 en la Línea Sarmiento.

Que la citada medida no incluyó a las terminales de los servicios eléctricos de la Línea Roca, en tanto que los mismos contaban ya con un sistema de protección Automatic Train Stop (ATS), como así tampoco alcanzó a las Líneas San Martín, Belgrano Sur y Belgrano Norte, en razón que operan con dos personas en la cabina de conducción en forma permanente; conductor y ayudante.

Que los artículos 2° y 4° de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte dispusieron las mismas medidas operativas para la Línea Urquiza, y se instruyó a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte para dictar las órdenes de emergencia necesarias a fin de garantizar su cumplimiento en la citada línea, lo que fue oportunamente cumplimentado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de dicho organismo (cf., Nota GST N° 2678 del 25 de octubre de 2013).

Que, con posterioridad al dictado de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, el Estado Nacional avanzó con la implementación de medidas fundamentales para disminuir el riesgo de ocurrencia de accidentes, principalmente la instalación del sistema de detención automática de trenes ATS (Automatic Train Stop, de características similares al existente en la Línea Roca) en el Área Metropolitana de Buenos Aires, cuyo propósito es mitigar los riesgos de fallos humanos que se puedan materializar en trasposiciones de señales restrictivas o la falta de cumplimiento de las prescripciones de velocidad consignadas en la circulación de las formaciones ferroviarias en el ingreso a estaciones terminales, mediante la aplicación del frenado de emergencia ante este tipo de fallos.

Que, mediante el artículo 5° de citada resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, se estableció que, en el marco de su objeto social, la entonces Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios S.A.P.E.M. (ARHF) arbitre, refuerce e intensifique las medidas conducentes que permitan determinar la aptitud médica clínica y psicológica de los conductores de las formaciones en las Líneas ferroviarias San Martín, Roca, Belgrano Sur, Mitre, Sarmiento y de la ex Concesionaria Nuevo Tren de La Costa S.A., para lo cual debía celebrar un Convenio Específico con el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), dependiente del Ministerio de Defensa, con el objeto de que dicha repartición brinde el asesoramiento y colaboración a tales fines.

Que, mediante resolución 394 del 26 de octubre de 2021 del entonces Ministerio de Transporte, se aprobó el “Reglamento de Formación, Capacitación Profesional, Examinación y Habilitación del Personal de Conducción Ferroviaria” que contiene el temario y contenidos para la capacitación teórico - práctica del personal de conducción ferroviaria para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante y el Comprobante de Ayudante de Conductor/a, unificando en una única norma los temas de estudio necesarios, los requisitos y procedimientos de exámenes obligatorios para la obtención de la correspondiente habilitación.

Que por artículo 8° del citado reglamento se establece como condición necesaria para el otorgamiento y validez de la “Licencia Nacional Habilitante” y del “Autorización de Ayudante de Conductor/a.”, contar con un “certificado de aptitud psicofísica” vigente.

Que mediante el decreto 1661 del 12 de agosto de 2015 se sustituyeron los anexos I, II, III y IV del decreto 1388 del 29 de noviembre de 1996, a los fines de adaptar el Estatuto de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte a los cambios registrados en el Sistema Ferroviario Nacional, y se dispuso en su anexo III - que la Gerencia de Control Técnico Ferroviario tiene a su cargo la función de controlar los procedimientos implementados por las empresas y operadores ferroviarios para otorgar la aptitud psicofísica y capacitación del personal operativo.

Que en el marco de tales atribuciones la Comisión Nacional de Regulación del Transporte suscribió el acta 4 del 23 de mayo de 2017, por la que se instrumentó el Instructivo para la “Habilitación Psicofísica del personal de Conducción de Trenes” (cf., IF-2026-27158320-APN-SSTF#MEC).

Que, de esa manera, el objetivo perseguido mediante artículo 5° de citada resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, consistente en reforzar, intensificar y adoptar las medidas necesarias para determinar la aptitud médico-clínica y psicológica de los conductores de las formaciones de las Líneas ferroviarias San Martín, Roca, Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento y de la ex Concesionaria Nuevo Tren de La Costa S.A., se considera cumplimentado, toda vez que la entonces Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios S.A.P.E.M. incorporó las experiencias recogidas en los trabajos conjuntos con el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial (INMAE) en los nuevos instructivos de procedimientos psicofísicos.

Que por el decreto 70 del 20 de diciembre de 2023 se inició un plan de desregulación y simplificación del Estado, al delimitar nuevas políticas públicas orientadas a un reordenamiento integral de la economía en general y de la reformulación de muchos de los regímenes jurídicos existentes relacionados.

Que por el decreto 525 del 12 de junio del 2024 se declaró la Emergencia Pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, por el plazo de veinticuatro (24) meses desde su entrada en vigencia, prorrogada por resolución 12 del 18 de febrero de 2026 de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía.

Que mediante el decreto reglamentario 526 del 12 de junio de 2024 se reglamentó el decreto 525/2024 y se designó como Autoridad de Aplicación de la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, facultándola para dictar las normas complementarias y operativas que fueran necesarias a los fines de procurar el seguimiento, implementación y/o mejor cumplimiento de las medidas que en ese marco se establezcan.

Que por el citado decreto, entre otras previsiones, se declararon sujetas a revisión integral todas las normas y procesos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad del Sistema Ferroviario Nacional, a fin de adecuarlas a las condiciones que presenta el Sistema en la actualidad.

Que la Operadora Ferroviaria S.A. propuso la abrogación de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, expresando que la misma fue dictada en un contexto excepcional, estableciendo medidas específicas orientadas a reforzar las condiciones de seguridad en la operación ferroviaria y que, de acuerdo con lo informado por las áreas técnicas competentes de dicha Operadora, las condiciones que motivaron el dictado de dicha norma han sido sustancialmente superadas tanto desde el punto de vista tecnológico como procedimental; en particular mediante el sistema ATS (Automatic Train Stop), el cual permite la supervisión continua de la velocidad y la aplicación automática del frenado de emergencia ante eventuales transgresiones de las consignas operativas, mitigando de manera efectiva los riesgos asociados al ingreso de las formaciones a estaciones terminales (cf., NO-2026-25639743-APN-SOFSE#MEC, ME-2026-25402605-APN-GGO#SOFSE, ME-2026-25367106-APN-GI#SOFSE y ME-2026-25397238-APN-GSO#SOFSE).

Que, asimismo, dicha operadora informó que dispone de Instructivos cuyas prescripciones técnicas operativas de servicio frente a estas situaciones contingentes contemplan medidas compensadoras de seguridad que mitigan los posibles riesgos en los procesos de ingreso de los trenes a estaciones terminales con paragolpes de fin de vía (cf., ME-2026-25071130-APN-GGO#SOFSE).

Que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.A. manifestó que, conforme lo analizado por sus áreas técnicas competentes, las condiciones que motivaron el dictado de dicha norma han sido sustancialmente superadas a partir de la implementación de sistemas tecnológicos de control automático (ATS), así como de la

evolución de las condiciones operativas y normativas del sistema ferroviario, por lo que entiende razonable y técnicamente justificada la revisión y eventual derogación de las medidas dispuestas en la mentada resolución 1243/2013, (cf., NO-2026-26096943-APN-ADIFSE#MEC y ME-2026-25991638-APN-GIEI#ADIFSE).

Que la Comisión Nacional de Normas y Especificaciones Técnicas de Ferrocarriles indicó que abordó la revisión de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, concluyendo que, con posterioridad a su dictado, el Estado Nacional avanzó con la implementación de medidas fundamentales para disminuir el riesgo de ocurrencia de accidentes, principalmente la instalación del sistema de detención automática de trenes ATS (Automatic Train Stop) en el Área Metropolitana de Buenos Aires, con el propósito de mitigar los riesgos de fallos humanos que se puedan materializar en trasposiciones de señales restrictivas o la falta de cumplimiento de las prescripciones de velocidad consignadas en la circulación de las formaciones ferroviarias en el ingreso a estaciones terminales, mediante la aplicación del frenado de emergencia ante este tipo de fallos y, desde su implementación ha cumplido con dicha función de manera satisfactoria; por lo que concluyó que los motivos que fundamentaron las disposiciones operativas de carácter general establecidas en los artículos 1°, 2°, 3° y 4° de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte fueron superados tecnológicamente, quedando satisfechas las condiciones de seguridad impulsadas por dicha resolución a partir medidas compensatorias que provee el sistema de detención automática de trenes ATS instalado (cf., IF-2026-26141230-APN-DNTTF#MTR).

Que, asimismo, dicha Comisión expresó que los distintos operadores y/o administraciones de la infraestructura ferroviaria pueden y deben disponer medidas operativas transitorias equivalentes, de considerarlo necesario, para la seguridad operativa conforme su competencia especializada en la materia (cf., IF-2026-26141230-APN-DNTTF#MTR)

Que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte a través de su Gerencia de Fiscalización Técnica Ferroviaria indicó que, con posterioridad al dictado de la resolución 1243/2013, dicha Comisión suscribió el Acta N° 4 del 23 de mayo de 2017, mediante la cual se instrumentó el Instructivo para la “Habilitación Psicofísica del personal de Conducción de Trenes”, que se nutrió de los antecedentes y criterios psicofísicos oportunamente acordados junto con los representantes médicos de los Operadores Ferroviarios, la entonces Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios S.A.P.E.M. y el sindicato La Fraternidad, constituyendo un marco actualizado y unificado para el control de la aptitud psicofísica del personal operativo; concluyendo que los motivos que originaron las disposiciones de la mencionada resolución han sido superados tanto por avances tecnológicos (principalmente el sistema ATS) como por mejoras procedimentales y normativas posteriores (cf., NO-2026-27114790-APN-GFTF#CNRT).

Que, en concordancia con los lineamientos establecidos por el mentado decreto 70/2023, y en el marco del proceso de revisión integral de las normas dispuesto en el artículo 8° del decreto 526/2024, resulta conveniente y oportuna la abrogación de la resolución 1243/2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte, habida cuenta la existencia de nuevas tecnologías y regulaciones más modernas que vinieron a suplir las medidas de seguridad existentes al momento del dictado de dicha resolución (cf., PV-2026-27700721-APN-SSTF#MEC).

Que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, la Operadora Ferroviaria S.A., la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.A., han tomado la intervención de su competencia.

Que la Comisión Nacional de Normas y Especificaciones Técnicas de Ferrocarriles y la Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía han tomado la intervención de su competencia.

Que el servicio jurídico permanente del Ministerio de Economía ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el decreto de necesidad y urgencia 525/2024 y el decreto reglamentario 526/2024.

Por ello,

**EL SECRETARIO DE TRANSPORTE
RESUELVE:**

ARTÍCULO 1°.- Abrógase la resolución 1243 del 24 de octubre de 2013 del entonces Ministerio del Interior y Transporte por los motivos expuestos en los considerandos de la presente resolución.

ARTÍCULO 2°.- Establécese que, en caso de considerarlo necesario por cuestiones de seguridad operativa, los distintos operadores y/o administraciones de la infraestructura ferroviaria dispondrán las medidas transitorias pertinentes para mitigar cualquier riesgo en los procesos de ingreso de los trenes a estaciones terminales.

ARTÍCULO 3°.- La presente medida entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 4°.- Notifíquese a Metrovías S.A.

ARTÍCULO 5°.- Comuníquese a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.A., a Ferrocarriles Argentinos S.A.U. y a la Operadora Ferroviaria S.A.

ARTÍCULO 6°.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Fernando Augusto Herrmann

e. 17/04/2026 N° 23774/26 v. 17/04/2026

MINISTERIO DE JUSTICIA

Resolución 186/2026

RESOL-2026-186-APN-MJ

Ciudad de Buenos Aires, 15/04/2026

VISTO el Expediente N° EX-2026-37936390-APN-DGDYD#MJ, la Ley N° 27.150 y sus modificatorias, el Decreto de Necesidad y Urgencia N° DNU-2024-188-APN-PTE del 23 de febrero de 2024, las Resoluciones Nros. RESOL-2024-63-APN-MJ del 14 de marzo de 2024 y su modificatoria RESOL-2024-64-APN-MJ del 15 de marzo de 2024, RESOL-2024-148-APN-MJ del 3 de mayo de 2024, RESOL-2024-165-APN-MJ del 21 de mayo de 2024, RESOL-2024-186-APN-MJ del 19 de junio de 2024, RESOL-2024-216-APN-MJ del 12 de julio de 2024, RESOL-2024-277-APN-MJ del 30 de agosto de 2024, RESOL-2024-377-APN-MJ del 17 de diciembre de 2024, RESOL-2025-143-APN-MJ del 20 de marzo de 2025, RESOL-2025-233-APN-MJ del 16 de abril de 2025, RESOL-2025-530-APN-MJ del 8 de agosto de 2025, RESOL-2025-1034-APN-MJ del 6 de noviembre de 2025 y RESOL-2026-1-APN-MJ del 2 de enero de 2026, todas del MINISTERIO DE JUSTICIA, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Ley N° 27.150 y sus modificatorias establece que el CÓDIGO PROCESAL PENAL FEDERAL (T.O. 2019) entrará en vigencia en virtud del cronograma de implementación progresiva que determine el MINISTERIO DE JUSTICIA.

Que el artículo 3° de la citada norma faculta al MINISTERIO DE JUSTICIA a dictar los actos y formular las propuestas que sean conducentes para la adecuada implementación y puesta en funcionamiento del CÓDIGO PROCESAL PENAL FEDERAL (T.O. 2019) en los Distritos de la Justicia Federal y Nacional Penal.

Que la designación del MINISTERIO DE JUSTICIA como órgano responsable de la puesta en marcha paulatina del sistema acusatorio se sustentó en la necesidad de profundizar la efectiva consolidación del proceso de reforma en todo el territorio nacional, en resguardo de los intereses del ESTADO NACIONAL y de la eficiencia del sistema de justicia penal federal.

Que, en ese marco, el MINISTERIO DE JUSTICIA ha impulsado sostenidamente la implementación progresiva del CÓDIGO PROCESAL PENAL FEDERAL (T.O. 2019), con el objetivo de reactivar el proceso de reforma y ampliar su vigencia territorial, conforme a criterios de planificación operativa estratégica y sostenibilidad institucional.

Que dicha política de Estado ha evidenciado avances significativos, habiéndose instaurado en NUEVE (9) distritos federales que comprenden las Provincias del Chaco, Formosa, Corrientes, Salta, Jujuy, Santa Fe, Mendoza, San Juan, San Luis, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y La Pampa, así como también sectores de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, a través de las jurisdicciones de Bahía Blanca, Mar del Plata y San Nicolás de los Arroyos.

Que aún falta implementarse en NUEVE (9) distritos que comprenden las Provincias de Córdoba, La Rioja, Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Entre Ríos, Misiones y sectores de la PROVINCIA DE BUENOS AIRES, a través de las jurisdicciones de La Plata y San Martín y, la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. De las mencionadas jurisdicciones, el MINISTERIO DE JUSTICIA programó para este año la implementación del CÓDIGO PROCESAL PENAL FEDERAL (T.O. 2019) en Córdoba (15/6/26), Posadas (24/8/26) y la Ciudad de La Plata (30/11/26), lo que evidencia la continuidad del proceso llevado adelante desde esta órbita de actuación (conf. Resolución N° RESOL-2026-1-APN-MJ).

Que, asimismo, corresponde señalar que en el Distrito de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES coexisten y funcionan TRES (3) Cámaras: la CÁMARA FEDERAL DE APELACIONES EN LO PENAL DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, la CÁMARA FEDERAL DE APELACIONES EN LO PENAL ECONÓMICO y la CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO PENAL.