

TRENES ARGENTINOS HOY

Entre el ajuste y la puesta
a punto para la privatización



■ Fundación
■ para el
■ Desarrollo
■ Humano
■ ♦ Integral

"TRENES ARGENTINOS HOY. ENTRE EL AJUSTE Y LA PUESTA A PUNTO PARA LA PRIVATIZACIÓN"

Fundación para el Desarrollo Humano Integral

Noviembre de 2025

fundaciondhi.com.ar

info@fundaciondhi.com.ar

 /fundacion.dhi

 /fundacion_dhi

Elaboración: Facundo Frey, Bruno Giormenti Moravec y Pablo Paéz.

Edición: Bruno Giormenti Moravec.

Diseño: Lucas Grimson.



Esta publicación y su contenido se brindan bajo una Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial 2.5 Argentina. Es posible copiar, comunicar y distribuir públicamente su contenido siempre que se cite a los autores individuales y el nombre de esta publicación, así como la institución editorial. El contenido de esta publicación no puede utilizarse con fines comerciales.



Fundación
DHI



Índice

Resumen Ejecutivo	4
1. Introducción	5
2. Historia reciente de los ferrocarriles argentinos	6
El proceso de privatización de la década de 1990	7
Crisis de las concesiones e intervención estatal	8
Reordenamiento ferroviario y nuevo modelo de gestión	9
Una apuesta que quedó a mitad de camino: Ferrocarriles Argentinos S.E.	11
3. Las empresas públicas ferroviarias bajo el signo libertario	13
Ley Bases: nueva Reforma del Estado	16
La Emergencia Ferroviaria	17
Reducción estructural e intereses privados	20
Consideraciones finales	24
Referencias	27



Resumen ejecutivo

El informe sostiene que la actual política ferroviaria por parte del Gobierno de Javier Milei persigue la privatización de la totalidad de empresas públicas del subsistema, en continuidad con los procesos iniciados en la década de 1990. La investigación sostiene que, bajo el gobierno de Javier Milei, el ferrocarril se transforma en un caso paradigmático de ajuste selectivo: un sector deliberadamente deteriorado en su capacidad operativa, pero favorecido en términos relativos en la asignación de recursos a partir de la Emergencia Ferroviaria, tanto con el objetivo de volverlo “vendible” al capital privado cómo para evitar un descalabro que suponga un costo social, político y hasta humano.

El documento argumenta que la “Ley Bases” y el DNU 525/24 no representan medidas contradictorias sino etapas complementarias de una misma estrategia: reducir el sistema a su mínima expresión operativa, concentrar los recursos en las líneas y activos más rentables y generar las condiciones institucionales para una cesión progresiva de empresas y tramos a operadores privados o provinciales. En este marco, la emergencia se lee como una puesta a punto pre-privatizadora que combina suspensión de servicios, ajuste salarial y reducción de personal con inversiones puntuales que valorizan los activos públicos.

Asimismo, se identifica una ruptura en la continuidad institucional de Ferrocarriles Argentinos S.E., cuya creación en 2015 había abierto una oportunidad para consolidar un modelo público integrado. Esa oportunidad, frustrada por la fragmentación y el uso político de las empresas del sector, explica la débil defensa actual del sistema estatal frente al nuevo embate privatizador. El desmantelamiento del “holding” ferroviario debilitó la planificación centralizada y fortaleció intereses empresariales y territoriales que hoy disputan la red.

En síntesis, el trabajo concluye que la política ferroviaria vigente combina un discurso de emergencia con una práctica de desposesión: el Estado invierte para reparar lo que luego será entregado. La aparente contradicción entre ajuste y gasto se resuelve en una racionalidad privatizadora que, en nombre de la eficiencia, traslada nuevamente al mercado un patrimonio reconstruido con recursos públicos. Frente a ello, sostenemos desde la Fundación para el Desarrollo Humano Integral la necesidad de recuperar una política ferroviaria nacional es precondition necesaria para tener una planificación nacional de transporte, eje fundamental para atender objetivos como el desarrollo productivo federal, la competitividad de las cadenas logísticas y la mejora en la movilidad urbana.



1. Introducción

Desde que asumió, el Gobierno Nacional llevó adelante una política de ajuste estructural del gasto público que encontró en la gestión de las empresas públicas de transporte un objetivo directo. Su meta: la privatización de estas empresas, bajo una reedición del viejo lema menemista “nada de lo que deba ser del Estado permanecerá en manos del Estado”. Con recetas que poco tienen de novedosas, el planteo libertario prefiere ver la gestión de los servicios ferroviarios de pasajeros y cargas en manos privadas (sino directamente eliminados).

No se trata de todos modos de un fetiche exclusivo con las empresas ferroviarias que, hasta la firma del DNU 70/2023, eran sociedades del estado o en su defecto sociedades anónimas con mayoría estatal¹. Nos referimos a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF, conocida como Trenes Argentinos Infraestructura), Belgrano Cargas y Logística (BCyL, conocida como Trenes Argentinos Cargas), Desarrollo del Capital Humano Ferroviario (DECAHF, conocido como Trenes Argentinos Capital Humano), Ferrocarriles Argentinos (FASE), Playas Ferroviarias de Buenos Aires y Operadora Ferroviaria del Estado (SOFSE, conocida como Trenes Argentinos Operaciones). Estas seis empresas ferroviarias no son el único blanco del anhelo privatizador del gobierno libertario: allí también se encuentran la principal aerolínea del país, Aerolíneas Argentinas, o la empresa que mantiene y gestiona la mayor cantidad de rutas nacionales del país, Corredores Viales. En fin: basándose en la versión original de la Ley de Bases y Puntos de Partida promovida por el Poder Ejecutivo², la totalidad de las empresas públicas son potencialmente privatizables para la mirada libertaria. En la versión final, aprobada en julio de 2024, sólo un puñado de empresas figuraban para ser privatizadas o concesionadas: entre otras, BCyL y SOFSE³.

A pesar de la voluntad de la gestión oficial, los avances en esa dirección fueron a lo largo de estos meses escasos. A diferencia de otras empresas públicas (como Nucleoeléctrica Argentina o Corredores Viales) o capitales públicos de importancia (como las represas hidroeléctricas situadas en el Río Limay Alicurá, El Chocón, Cerros Colorados y Piedra del Águila) con las empresas ferroviarias no han habido sustanciales progresos administrativos en los procesos de venta y concesión. Tan solo algunos trascendidos y operaciones mediáticas.

1 El DNU 70/2023, publicado el 20/12/2023, afirmaba en su artículo 48: “Las sociedades o empresas con participación del Estado, cualquier sea el tipo o forma societaria adoptada, se transformarán en Sociedades Anónimas”. Disponible en <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/395000-399999/395521/norma.htm>

2 “Bases y puntos de partida para vender la Argentina: Análisis de la denominada Ley Bases”. Fundación para el Desarrollo Humano Integral. Enero de 2024. Disponible en: <https://fundaciondhi.com.ar/post/analisis-ley-bases>

3 Ley 27742/2024. “LEY DE BASES Y PUNTOS DE PARTIDA PARA LA LIBERTAD DE LOS ARGENTINOS”. Disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/310189/20240708>



En ese contexto, a diferencia del resto de las empresas públicas, el sector público ferroviario ha visto mínimamente reducida su inversión. A mediados del 2024 el Poder Ejecutivo Nacional decretó por DNU la Emergencia Ferroviaria⁴. En sus considerandos se afirma: *"Que, en los últimos años, la REPÚBLICA ARGENTINA enfrenta una crisis económica que impacta de manera particular en el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario, lo cual exige el dictado de medidas enderezadas a articular y centralizar las diversas necesidades, sin que ello implique una mengua en las atribuciones y competencias de cada uno de los actores del Sistema, sino más bien instando a cada uno de ellos a gestionar los recursos asignados de manera eficaz y eficiente."*

¿Por qué la gestión libertaria, dogmática en sus premisas del ajuste del gasto público y el retiro de la prestación directa de servicios por parte del Estado, declaró la emergencia ferroviaria? ¿Qué la lleva a proponerse invertir en empresas en las que apuesta a venderlas? ¿Se trató de una emergencia con impacto real, o simplemente fue una medida propagandística sin efectos en la gestión de los servicios? ¿Qué le espera al conglomerado de empresas públicas ferroviarias en lo que queda del mandato libertario?

Estas preguntas busca responder este informe. Se organiza de la siguiente forma: al comienzo, se incluye un recorrido por la historia reciente de los ferrocarriles argentinos y sus empresas que permita comprender el funcionamiento de la red ferroviaria nacional y su situación actual. Posteriormente, analiza tanto la implementación de la "Emergencia Ferroviaria" como los avances del gobierno en su política de privatización para los servicios de pasajeros y de carga. Finalmente, expone la incertidumbre del escenario actual, la debilidad política del sistema heredado de la gestión anterior y el peligro de un nuevo salto en el desmembramiento de la Red Ferroviaria Nacional con la pérdida, quizás definitiva, de patrimonio público irrecuperable.

2. Historia reciente de los ferrocarriles argentinos

Si bien el objetivo de este informe es concentrarse en la política ferroviaria del gobierno de Javier Milei, consideramos imprescindible dar un salto breve hacia el pasado para contextualizar los acontecimientos que desembocaron a la situación actual. El punto de partida escogido para esta breve reconstrucción es, como no podía ser de otra manera, la crisis económica de 1989 y el inicio de la reforma del estado menemista.

4 DNU 525/2024. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-525-2024-400502/texto>



El proceso de privatización de la década de 1990

Durante la crisis hiperinflacionaria de fines de la década de 1980, con el supuesto déficit de las empresas públicas ganando el centro de la discusión política, el gobierno de Ricardo Alfonsín comenzó a evaluar la privatización de Ferrocarriles Argentinos, la empresa nacional monopólica del transporte ferroviario. Circularon distintas alternativas al modelo estatal único: empresa mixta, privatizaciones parciales o división de empresas, entre otras. Finalmente, fue durante el primer gobierno de Carlos Menem y en el marco de la llamada *Reforma del Estado*⁵ que se optó por la privatización total bajo la forma de *concesiones integrales*⁶.

Este modelo implicaba que las empresas concesionarias eran responsables tanto de la operación del servicio como del mantenimiento del patrimonio ferroviario a su cargo (infraestructura, material rodante, etc.) que, sin embargo, continuó siendo propiedad del Estado Nacional⁷.

El Estado Nacional dividió la red ferroviaria nacional, concesionando los sectores de cada ferrocarril que corresponden al Área Metropolitana de Buenos Aires para los servicios de pasajeros y repartiendo el resto entre empresas de carga. Se firmaron contratos por diez años para los primeros - más tarde renegociados y extendidos- y treinta para los segundos.

Las empresas privadas que resultaron como concesionarias de las líneas ferroviarias fueron creadas a tal efecto por *holdings* pre-existentes. Así, grupos como Aceitera General Deheza, Techint y Loma Negra vieron la oportunidad de incorporar porciones de la red ferroviaria estatal -incluyendo el material rodante, talleres y todo tipo de equipos e infraestructura- a su propia cadena logística y crearon sus concesionarias de carga. En el mismo sentido, empresarios como Taselli, Cirigliano, Romero y Roggio, con esquemas de negocios de transporte más diversos (transporte automotor, obras, talleres de reparación, etc.) crearon sus concesionarias para las líneas metropolitanas de pasajeros.

Los servicios interurbanos de pasajeros que prestaba Ferrocarriles Argentinos fueron reducidos⁸ hasta su cancelación total una vez disuelta la empresa. Algunas gobernaciones intentaron sostener sus propios servicios provinciales a través de la creación de concesionarias públicas,

5 Ley 23.696. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-23696-98>

6 Decreto 666/89. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-666-1989-1455>

7 Idem, Art. 4.

8 Decreto 666/89, Art. 1. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-666-1989-1455>

algo que muy pocas estuvieron en condiciones de implementar y, aún así, de forma acotada. Tales fueron los casos de Tren Patagónico S.A. en Río Negro, Servicios Ferroviarios del Chaco, el “Tren a las Nubes” en Salta, o la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEFP), más conocida por su nombre comercial “Ferrobaires” en Provincia de Buenos Aires.

Finalmente, sin servicios que operar ni razón social, en 1995 se decretó la liquidación de Ferrocarriles Argentinos⁹. El patrimonio que no fue concesionado, en especial bienes inmuebles, fueron transferidos al Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), creado al año siguiente¹⁰.

Crisis de las concesiones e intervención estatal

Con el cambio de siglo entró en crisis el modelo de concesiones. La situación macroeconómica, el congelamiento de tarifas, el marcado descenso de pasajeros transportados en las líneas metropolitanas y, finalmente, la Ley 25.561 de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario¹¹, impactaron fuertemente en el régimen de inversiones, mantenimiento y operación de los servicios. Esta situación se evidenció particularmente en las líneas del AMBA, incrementándose las demoras, cancelaciones, accidentes y descarrilamientos, entre otros, durante toda la primera década del 2000.

En 2014, la Auditoría General de la Nación realizó un informe¹² donde resume el colapso general del sistema bajo operación privada entre 2002 y 2012. En el mismo también señala el papel del Estado Nacional, que “*por acción, omisión y/o falta de visión estratégica garantizó la continuidad de las concesionarias*”, aumentando continuamente los fondos destinados a subsidios, obras y costos de operación mientras se hacía caso omiso de los reiterados incumplimientos contractuales, muchos de estos causales de rescisión.

En medio de la descomposición del sistema se sucedieron incidentes graves, como los accidentes y descarrilamientos de las formaciones de carga de América Latina Logística S.A. (conocida por sus siglas ALL), el estallido de usuarios en la estación Constitución en 2007 o la *Tragedia de Once* en 2012, que significaron verdaderos hechos políticos que *obligaron* al Estado Nacional a intervenir, aunque de forma errática, en los servicios ferroviarios. Aquellos episodios dieron

9 Decreto 1039/95. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1039-1995-24894>

10 Decreto 1383/96. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-1383-1996-40756>

11 Ley 25.561/02. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-25561-71477>

12 Informe Sectorial del Presidente de la AGN, Transporte Ferroviario, 2014

lugar a las Unidades de Gestión Operativa (UGOFE y UGOMS) que surgieron para operar provisoriamente las líneas cuyas concesiones fueron rescindidas (Transporte Metropolitano primero y más tarde TBA) y que fueron creadas por el Estado Nacional a partir de las restantes concesionarias que aún operaban en el AMBA. En el caso de las líneas de carga, las concesiones del consorcio Belgrano Cargas S.A. y la empresa ALL fueron rescindidas por sus incumplimientos recién en 2012 y 2013, respectivamente.

Reordenamiento ferroviario y nuevo modelo de gestión

Paralelamente a la crisis que atravesaban las concesiones ferroviarias, el Estado Nacional inició un proceso de creación de empresas públicas que paulatinamente avanzaron en la operación de distintos servicios de pasajeros y cargas en todo el país, al tiempo que se estructuraba un nuevo modelo de gestión ferroviaria.

En 2008 se creó la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E. (SOFSE) y la Administradora de Infraestructura Ferroviaria S.E. (ADIFSE)¹³. En 2013 el Estado Nacional recuperó la operación del ferrocarril Belgrano a través de Belgrano Cargas y Logística S.A. (BCyL)¹⁴, que también absorbió las líneas de carga San Martín y Urquiza una vez rescindida la concesión de ALL. Finalmente, en 2015 todas las empresas estatales quedaron bajo el holding Ferrocarriles Argentinos S.E. (FASE), a partir de la sanción de la Ley 27132, conocida como "Ferrocarriles Argentinos" que en su artículo 1 disponía: *"Decláranse de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas (...)"*¹⁵.

Esto dio comienzo a un cambio central en la estructura de la clásica empresa ferroviaria (pública o privada) de nuestro país, históricamente responsable (propietaria o por concesión integral) tanto de la infraestructura como de la operación de los servicios, es decir, "verticalmente integrada". Este nuevo modelo a la europea de "separación vertical" entre empresas operadoras del servicio, por un lado, y de la infraestructura, por el otro, se fundamenta en la idea de fomentar el ingreso del sector privado como operadores del servicio sin el peso de las obras y el mantenimiento de la infraestructura que representan los costos fijos más elevados y de los cuales -argumentan los defensores del modelo- se debería encargar el Estado.

13 Ley 26.352. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-26352-138931>

14 Decreto 566/2013. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-566-2013-214826>

15 Ley 27132. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-27132-247081>



Este nuevo modelo de gestión ferroviaria se delineó claramente en la misma ley de creación de FASE en 2015, donde se declaró la plena administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado Nacional, la competencia de FASE en la renegociación de contratos con las concesionarias, la modalidad de “acceso abierto” para toda la red ferroviaria nacional y la creación de un registro nacional de operadores ferroviarios.

De todas formas, independientemente de la Ley que dispuso el modelo de *open access*, el mismo nunca fue implementado plenamente, dejando vigente el esquema de operadoras, privadas o públicas, que gestionaban integralmente infraestructura y operaciones.

A partir de su creación, las empresas estatales fueron incrementando su presencia dentro del sistema ferroviario. SOFSE comenzó relanzando servicios provinciales o de larga distancia de pasajeros hasta volcarse a operar cinco de las siete líneas metropolitanas cuyas concesiones habían sido rescindidas: Roca, Belgrano Sur, Sarmiento, SanMartín y Mitre. Por su parte, ADIFSE incorporó la infraestructura ferroviaria que se encontraba bajo el Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE), centralizando las contrataciones para las obras de infraestructura que el Estado Nacional impulsó en aquellos años en todo el país (incluyendo líneas concesionadas a privados) tanto de pasajeros - especialmente en el AMBA- como de cargas.

Se mejoraron o renovaron miles de kilómetros de vía, incluyendo los tramos de Buenos Aires a Rosario, Mar del Plata y Bahía Blanca, y los ramales C del ferrocarril Belgrano en el NOA y Santa Fe. Se llevó a cabo la electrificación de la vía Constitución - La Plata en la línea Roca, los viaductos metropolitanos de las líneas Mitre y San Martín y numerosos pasos a nivel y bajo nivel, en especial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Fruto de los convenios firmados con la República Popular China se renovaron las formaciones eléctricas de las líneas Mitre, Sarmiento y Roca y se adquirieron locomotoras diesel-eléctricas para los servicios de larga distancia, a las que se sumó la renovación y recuperación de coches remolcados. También se incorporaron locomotoras y vagones de carga para BCyL y máquinas para el tendido y mantenimiento de vías: bateadoras, perfiladoras, camiones vía y una dresina de auscultación. Fabricaciones Militares llevó adelante el proyecto de fabricación de vagones cerealeros, tolva y espiga, con base en su fábrica de Río Tercero.

Se renovó el sistema de telecomunicaciones por radio (TETRA-Motorola), incorporando equipos



portátiles y fijos para todas las formaciones del AMBA, bases operativas y personal ferroviario, además de la instalación de antenas y shelters para la red de radioenlaces. Se modernizaron los Puestos de Control Trenes y se instalaron equipos GPS en todas las formaciones eléctricas, locomotoras, coches motor y equipos de vía para su visualización remota.

También fueron remodeladas o construidas desde cero instalaciones para el personal ferroviario (talleres, bases operativas, vestuarios, etc.) cuyo plantel se vio engrosado por la incorporación de tareas que antes eran realizadas por empresas tercerizadas. Las estaciones fueron asimismo remodeladas y se instalaron monitores de anuncio de horarios. Se renovaron los molinetes de ingreso y egreso de las estaciones en conjunto con la instalación del sistema SUBE en boleterías, convirtiendo al ferrocarril en el punto principal de carga de todos los modos de transporte urbano durante años.

Se crearon programas de capacitación para el personal y se renovó el Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF), incluyendo la instalación de simuladores de conducción. Se lanzaron tecnicaturas, licenciaturas y posgrados en tecnología y gestión ferroviaria en universidades como la UNSAM, UNLA, UTN, UDEMM y UBA o por convenios con sindicatos como la Unión Ferroviaria.

La escala y la diversidad de las inversiones realizadas por el Estado Nacional en más de una década desnudan el deterioro generalizado del sistema que heredó - pero que debía controlar - y la falta de interés del sector privado por invertir en nada que no fuera usufructuar el patrimonio pagado con dinero público. A su vez, que no hay empresa privada que tenga la capacidad del Estado para financiar a esa escala un servicio público como el ferrocarril. Aún con el paso de varias gestiones y los cambios de signo político en el Gobierno Nacional y a pesar de los intereses sectoriales que muchas veces jugaron en contra de la propia empresa estatal, el peso del Estado en el ordenamiento del desastre heredado de la gestión privada es indiscutible.

Una apuesta que quedó a mitad de camino: Ferrocarriles Argentinos S.E.

El resurgir de Ferrocarriles Argentinos S.E. a partir de su creación con la ley 27132 significó un antes y un después en la historia política de los ferrocarriles argentinos y una ventana de oportunidad para el desarrollo del sector ferroviario nacional. Sin embargo, su presencia en la constelación de las grandes empresas del Estado duró apenas los meses finales del año 2015, hasta la asunción de Mauricio Macri como presidente. A partir de ese momento se retomaron los

nombres comerciales de Trenes Argentinos Operaciones, Cargas e Infraestructura, profundizando la desarticulación y desapareciendo por completo “Nuevos Ferrocarriles Argentinos” como identidad de la empresa estatal.

El cambio no fue sólo cosmético. A lo largo de las gestiones siguientes (es decir, la del propio Macri y luego la de Alberto Fernández, del Frente de Todos) se abandonó la consolidación del holding que suponía, según la ley que lo había creado, el establecimiento de líneas de acción coordinadas entre sus empresas subsidiarias (SOFSE, ADIFSE y BCyL) y la aprobación de políticas, planes, programas y proyectos. Por el contrario, cada empresa pública funcionó de forma autónoma y respondiendo a sus propios intereses, muchas veces a contramano del interés general de un sistema integrado.

La invisibilización de FASE tuvo dos aspectos. En primer lugar, el loteo político que las distintas gestiones -y sus líneas políticas internas- hicieron de las empresas ferroviarias estatales. Quizás allí pueda encontrarse el origen de la poca o nula defensa que ha merecido Ferrocarriles Argentinos frente a la política de desarticulación del gobierno actual y durante el debate parlamentario abierto sobre la privatización de las empresas públicas.

Por otra parte, la ausencia de una política centralizada y planificada emanada de una empresa con peso propio inclinó la balanza en favor de los intereses sectoriales de las concesionarias, cuyos contratos estaban próximos a vencer. La Ley 27.132 sancionada en 2015 fue reglamentada recién tres años más tarde durante la gestión de Mauricio Macri que intentó -infructuosamente- incluir la posibilidad de renegociar contratos por otros diez años bajo la modalidad de “concesiones integrales”. Los vencimientos de las concesiones menemistas llegaron, por fin, durante la presidencia de Alberto Fernández. Por medio de la Resolución 211/2021¹⁶ del Ministerio de Transporte fueron rechazados los pedidos de prórroga de las concesionarias de carga. El texto incluye un informe técnico del Ministerio de Transporte donde señalaba que “las concesiones ferroviarias de cargas arrojan, al cabo de casi 30 años, un balance negativo en términos de estado de la infraestructura” y que “esa situación no puede ser corregida, ni siquiera atenuada, en el marco del esquema de concesionamiento integral y de fragmentación de la Red Ferroviaria Nacional en compartimentos estancos”.

Durante los primeros años del “Frente de Todos”, el Ministerio de Transporte pareció inclinarse

16 Resolución 211/2021 <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-211-2021-351353/texto>

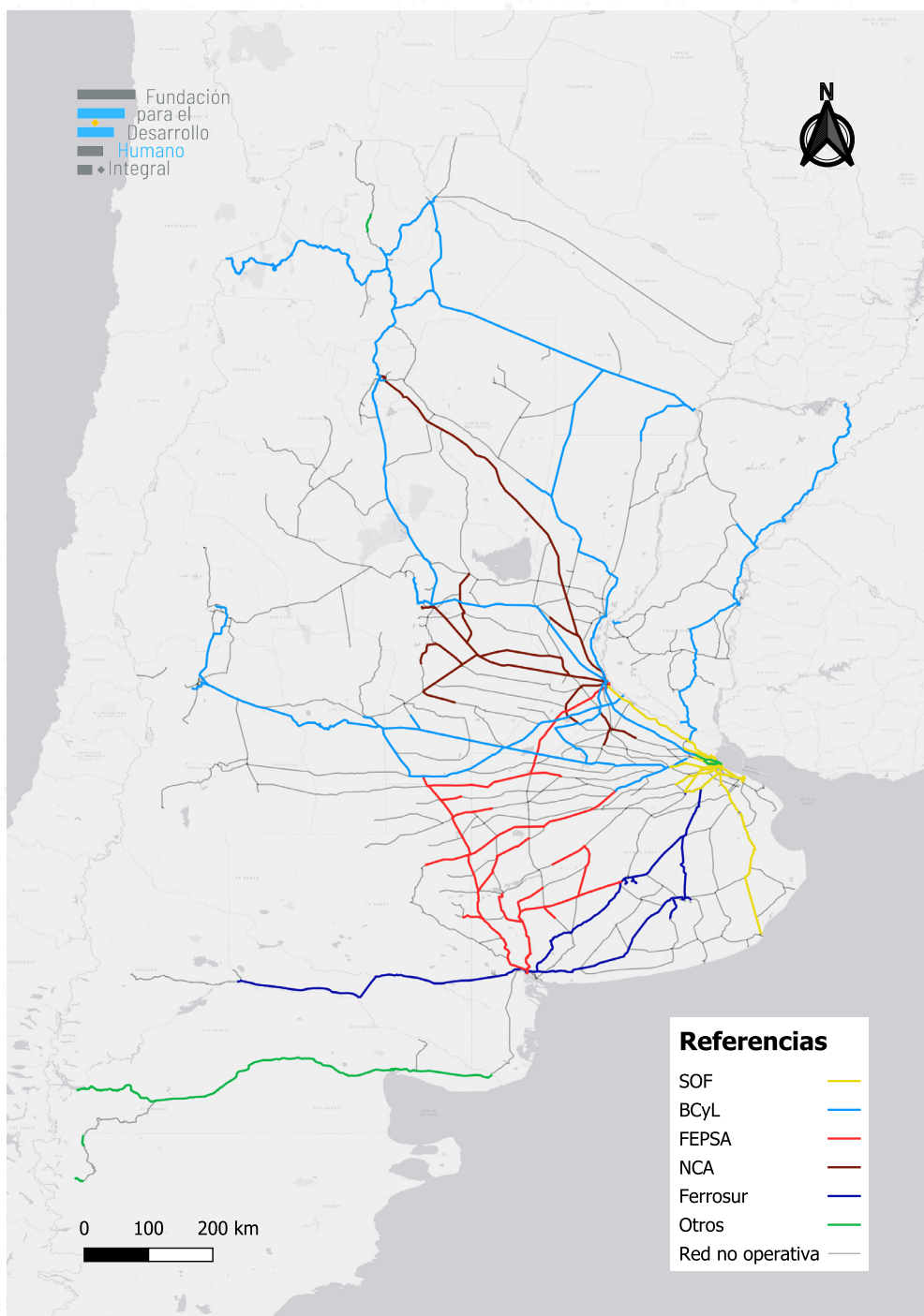
por el fin de las concesiones que aún quedaban en el AMBA -Ferrovías y Metrovías- y la discusión de la situación de las cargueras. Esta línea fue abandonada rápidamente y se otorgaron una serie de prórrogas con contratos “precarios” que permitieron la sobrevivencia de las concesiones hasta el arribo de un gobierno más afín. En julio del 2025, el Gobierno Nacional derogó la Resolución 211/21 y otorgó a Nuevo Central Argentina (NCA, del grupo Aceitera General Deheza) una extensión hasta 2032, gracias a una muy discutible interpretación de la ley de Ferrocarriles Argentinos 27132. Se espera que FEPSA y FSR recorran el mismo camino. Mientras tanto, estas empresas y algunas grandes cerealeras planifican su expansión y la absorción de otros tramos de la Red Ferroviaria Nacional, en especial los controlados por BCyL.

3. Las empresas públicas ferroviarias bajo el signo libertario

Antes de analizar la política ferroviaria del gobierno de Javier Milei, vamos a incorporar una breve descripción de cuál es el panorama vigente de la red ferroviaria en el presente.

En el Mapa 1 se observa la red ferroviaria operativa (en colores) como no operativa. La red en funcionamiento se distribuye en las distintas operadoras. Se observa en la Región Metropolitana la fuerte presencia de Sociedad Operadora Ferroviaria (SOFSE o Trenes Argentinos Operaciones), la prestadora estatal de servicios de pasajeros. De la misma operadora se destaca algunas líneas interurbana, como Buenos Aires - Rosario o Buenos Aires - Mar del Plata. También de propiedad pública aparece Belgrano Cargas y Logística (BCyL), gestionando ramales de las históricas líneas Urquiza, Belgrano, Mitre, Sarmiento y San Martín, hacia el norte y oeste del país. Luego se destacan las concesionarias de carga privadas: NCA, de la Aceitera General Deheza, en la zona núcleo de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires, con acceso directo a los Puertos; FEPSA, de Techint, con acceso al Puerto de Rosario y Bahía Blanca, con alta presencia en Buenos Aires, La Pampa y sur de Santa Fe; y finalmente Ferrosur, de Loma Negra (hoy propiedad del grupo Cargomargo Correa, en la Provincia de Buenos Aires fundamentalmente, así como un ramal en el Alto Valle Rionegrino, estratégico por su provisión de insumos a Vaca Muerta. Finalmente, aparece una categoría “Otros”, donde se contemplan las concesiones provinciales: Tren Patagónico, de la Provincia de Río Negro; La Trochita, Chubut y el Tren de la Quebrada, Jujuy; y las concesiones de servicios de pasajeros del AMBA cuyo control no revirtió al estado: Belgrano Norte controlado por Ferroviás (Grupo Romero) y Urquiza controlado por Metrovías (Grupo Roggio).

Mapa 1: Red ferroviaria nacional



Fuente: Elaboración propia en base a Satélite Ferroviario

Es posible hacer un zoom más preciso sobre la situación de las 4 líneas de cargas, separando al BCyL en sus corredores Belgrano (hacia el NOA), San Martín (hacia el Oeste) y Urquiza (hacia el NEA). En el cuadro 1 se detallan los grupos controlantes, las líneas históricas donde operan, los km concesionados y operados, las locomotoras que poseen así como las que se encuentran operativas, el personal, la distancia media, las toneladas transportadas por año, la principal carga que mueven y finalmente un detalle de su situación contractual.



Cuadro 1. Indicadores sobre las líneas ferroviarias de carga

Concesionaria	NCA S.A.	FEPSA S.A.	FERROSUR S.A.	BCyL S.A. Belgrano	BCyL S.A. San Martín	BCyL S.A. Urquiza
Grupo Controlante	AGD S.A.	Techint S.A.	Loma Negra S.A.	Estado Nacional	Estado Nacional	Estado Nacional
Línea donde opera	Mitre	Sarmiento - Roca	Roca	Belgrano	San Martín	Urquiza
KM concesionados	4.750	5.119	3.181	7.564	5.348	2.741
KM operados (%)	2.356 (49.6%)	2.339 (45.7%)	2.302 (72.3%)	4.235 (56%)	2.385 (44.6%)	2.385 (87%)
Locomotoras (1)	115	54	55	91	169	44
Locomotoras operativas	94	54	36	58	91	15
Personal	1.028	1.026	1.051	2.032	1.766	578
Distancia media (km)	418	425	389	783	559	690
Ton. Anuales Transportadas (2024)	6.557.089	3.875.074	3.651.546	2.733.813	4.169.820	483.733
Principal carga en 2024 (%)	86.7% Granos, aceites y sub-productos	98.2% Granos, aceites y sub-productos	80.5% Minerales y materiales de construcción	80.6% Granos, aceites y sub-productos	58.6% Granos, aceites y sub-productos	42.6% Maderas
Decreto de concesión/creación	994/92	1144/91	2681/92	566/13		
Situación actual (2)	Extensión Diciembre 2032 (3)	Prórroga Abril 2026	Prórroga Septiembre 2026	Iniciado el proceso de privatización (4)		

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Economía e informes anuales 2023 y 2024 de la CNRT.

(1) Incluye todo el material tractivo. (2) Las concesiones privadas se encuentran vencidas.

(3) Extensión por 10 años incluida en contrato original. (4) "Ley Bases" 27742/2024 y Decreto 67/2025.

En base al cuadro 1 se deduce que la red actual mueve algo más de 21 millones de toneladas anuales de carga, siendo más de dos tercios de la carga transportada granos, aceites y subproductos (67%), seguido de minerales y materiales de construcción (21%).

En el cuadro 2 se exhiben los principales indicadores operativos de las líneas metropolitanas de pasajeros. Se incluyen, además de la empresa controlante de las 8 líneas que operan en el AMBA, los km que operan, las estaciones en uso, el ancho de trocha, el material rodante (incluyendo locomotoras, coches eléctricos, con motor propio y los remolcados), los pasajeros pagos y la situación contractual actual.

Cuadro 2. Indicadores sobre las líneas ferroviarias metropolitanas de pasajeros

Líneas AMBA	Sarmiento	Mitre	Roca	San Martín	Belgrano Sur	Tren de la Costa	Belgrano Norte	Urquiza
Empresa controlante	SOFSA (1)						Ferrovías S.A.	Metrovías S.A.
Líneas de explotación en uso (km)	170,5	185	365.1	72,3	118,6	15,3	54,3	25,9



Estaciones en uso	41	55	89	22	37	11	23	23
Trocha (mm)	1.676	1.676	1.676	1.676	1.000	1.435	1.000	1.435
Locomotoras	26	29	32	35	12	0	28	1
Coche eléctricos	227	184	393	0	0	9	0	128
Coche motor	0	2	14	2	84	0	12	0
Coche remolcados	40	35	73	162	42	0	120	0
Pasajeros Pagos (PAX) 2024	77.732.575	39.696.721	120.317.261	28.464.683	13.553.637	1.395.638	27.255.131	17.809.787
Porcentaje de PAX / Total	23,83%	12,17%	36,88%	8,73%	4,15%	0,43%	8,35%	5,46%
Situación contractual (2)	Sujeta a privatización (Ex. SOFSE)						Prórroga Dic. 2025	Prórroga Dic. 2025

Fuente: Elaboración del cuadro a partir de datos del Informe Anual de la CNRT 2024

(1) Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad Anónima, antes Sociedad del Estado.

(2) Las concesiones privadas se encuentran vencidas, Ferrovías desde 2018 y Metrovías desde 2017.

En total, la red metropolitana mueve más de 326 millones de pasajeros anuales, promediando por día hábil algo más de 1.000.000 de personas.

Ley Bases: nueva *Reforma del Estado*

Apenas comenzada su gestión, el presidente Javier Milei reafirmó por diferentes medios su voluntad de entregarle al sector privado muchas de las empresas, organismos o competencias propias del Estado, entre ellas los ferrocarriles. Además, degradó el Ministerio de Transporte a Secretaría - dentro de Economía- en línea con el fuerte ajuste que se proyectaba para la obra pública.

Resulta inevitable la comparación del proceso de privatizaciones iniciado por Javier Milei con la Ley 23.696 de "Reforma del Estado" de Carlos Menem. En diciembre de 2023 el Gobierno envió al Congreso el proyecto de Ley 27.742 "Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos" donde se declaran "sujetas a privatización" todas las empresas ferroviarias del Estado Nacional. A diferencia de la política del menemismo, en este caso se incluyó la posibilidad de la venta directa de material rodante e infraestructura ferroviaria al sector privado.

El tratamiento sobre el futuro de las empresas ferroviarias tuvo distintas instancias a lo largo de todo el debate de la Ley Bases, con sus reformulaciones y votaciones en general y particular. Con la excepción de algunos pocos diputados que se opusieron enérgicamente a la privatización, los ferrocarriles no tuvieron la presencia -ni la defensa- que sí tuvieron otros servicios y empresas públicas, como Aerolíneas Argentinas, Nucleoeléctrica o Banco Nación. Hoy, el holding Ferroca-

riles Argentinos, incluyendo a SOFSE y ADIFSE, han sido convertidas en sociedades anónimas (BCyL ya lo era) como paso previo a su privatización.

La Emergencia Ferroviaria

En medio del debate parlamentario que terminaría en la aprobación de la Ley Bases por parte del Congreso Nacional, un choque de trenes en Palermo, Buenos Aires, levantó las alertas sobre el estado de funcionamiento y seguridad del sistema ferroviario. El 10 de mayo de 2024 un tren de pasajeros de la línea San Martín chocó por detrás a otro tren interno (sin pasajeros) que había quedado detenido por fallas en la locomotora entre Retiro y Palermo.

El accidente puso de relieve la falta de inversión en un sector especialmente sensible al flujo de capitales necesarios para su correcto funcionamiento. Por un lado, la locomotora sufrió un desperfecto y se detuvo en un lugar no planificado. Por el otro, el sistema de señalamiento automático¹⁷ con el que cuenta la línea estaba fuera de servicio desde hacía varias semanas en ese sector, lo que obligaba a una circulación en condiciones de seguridad precarias.

Tres días después del accidente, el gobierno anunció a través del vocero presidencial la emergencia ferroviaria. Sin embargo, se señaló expresamente que la decisión no estaba ligada al accidente de Palermo sino que estaba *motivada por un informe de la CNRT que mostraba una "red ferroviaria absolutamente devastada" y una deuda de "algo más de 100 millones de dólares"*¹⁸.

En el informe, la *Evaluación de Desempeño del Sistema Ferroviario*¹⁹ para el ejercicio 2023, no era la única alarma que tenía el gobierno del peligro que implicaba desfinanciar el sistema. La semana previa al choque el entonces presidente de Trenes Argentinos advirtió, en una nota oficial dirigida al entonces Secretario de Transporte Franco Mogetta, sobre el desfinanciamiento en el que se encontraba la empresa. En concreto, señalaba que el presupuesto de la empresa estaba un 75% por debajo del ejercicio del año anterior, y esto implicaba graves afectaciones en el normal funcionamiento de la empresa que se encontraba administrando recursos "al límite de lo prudente".

17 Los sistemas de señalamiento son el conjunto de señales, sensores y semáforos responsables de la circulación de los trenes,

18 Conferencia de prensa del Vocero Presidencial Manuel Adorni del 13/5/2024. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=ulQnNsl9bMs>

19 Informe anual que confecciona la CNRT según lo dispuesto por el ex Ministerio de Transporte en la resolución 127/2023.

La emergencia ferroviaria fue finalmente decretada el 12 de junio de 2024, mediante el DNU 525/24. La misma rige por un período de 24 meses, asignando partidas presupuestarias para la ejecución de obras y compra de bienes. La emergencia abarca la totalidad de las actividades relativas a la administración y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y a la operación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria Nacional, sean ejercidas o no de manera directa por el Estado Nacional. Supone un revés en las políticas de austeridad y presupuestos a la baja que mantiene para la gran mayoría de las reparticiones del estado.

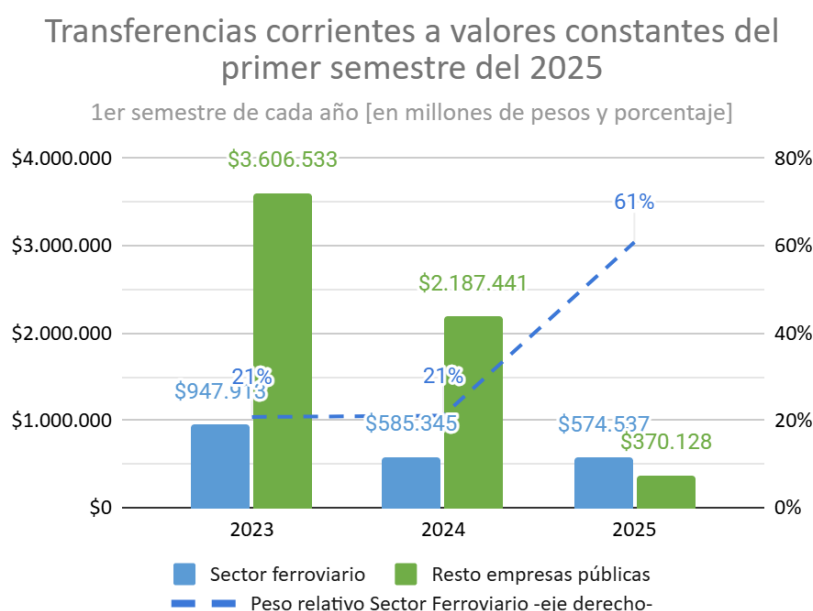
Además de otorgar instrumentos típicos de una declaración de emergencia, como la flexibilización de las contrataciones y asignación de fondos, obviando los procesos regulares de la administración, el gobierno incorporó varias otras atribuciones. Entre estas, la posibilidad de renegociar deudas existentes, cancelar contrataciones, renegociar los términos con los concesionarios privados (incluyendo el otorgamiento de fondos) y la incorporación de inversores privados mediante contratos con las empresas ferroviarias estatales.

El Decreto que decreta la Emergencia estipulaba un presupuesto adicional para el sistema de \$1.293.780 millones de los cuales \$350.000 millones (un 27%) debían ejecutarse durante 2024. Como referencia, el presupuesto solamente de Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE, hoy SOFSA) durante el 2024 fue de \$845.821 millones.

En este sentido es donde se observa el claro contraste con el conjunto de la inversión pública en general y en particular las transferencias a las empresas públicas por parte del Tesoro Nacional. La emergencia ferroviaria aparece como una política a contramano de las políticas generales del gobierno. Mientras que prácticamente todas las reparticiones y empresas públicas vieron una reducción del presupuesto en términos reales, el ferrocarril, gracias al Decreto, salió bastante airoso de estos recortes.

SOFSA y el conjunto de empresas ferroviarias (recordemos: ADIF, SOFSE, FASE, DECAHF, BCyL y Playas Ferroviarias) tuvieron un tratamiento de privilegio dentro del sector de empresas públicas. Las transferencias corrientes recibidas por este conglomerado de empresas por parte del tesoro nacional se redujo, entre el primer semestre de 2025 y el mismo periodo de 2024 un -1,85%. El contraste es claro con el resto de las empresas públicas: la reducción real fue del -83%. La comparación con el primer semestre de 2023 es aún mayor: las empresas ferroviarias sufrieron un ajuste real del 39%, mientras que el resto de las empresas públicas vieron reducidas las transferencias del ejecutivo en un -89%.

Gráfico 1. Transferencias corrientes (en millones de pesos y a valores constantes del primer semestre de 2025) a empresas públicas correspondiente al primer semestre de 2023, 2024 y 2025, con la respectiva participación porcentual de las empresas ferroviarias -eje derecho-



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Presupuesto Abierto

En definitiva, la emergencia no evitó que las empresas vieran reducidas las transferencias corrientes que reciben del tesoro para sostener su operación diaria. Esa reducción desigual entre el conglomerado ferroviario y el conjunto de empresas públicas permite observar que si en 2024 prácticamente uno de cada cinco pesos transferidos por el estado a las empresas públicas iba a SOFSE, para 2025 las transferencias eran tres de cada cinco pesos. Prácticamente es en el conglomerado ferroviario donde se concentraron las transferencias del Tesoro a las empresas públicas.

Si bien el gobierno canceló varios proyectos ferroviarios de gran envergadura con distintos grados de avance, la mayoría con fuentes de financiamiento internacional aseguradas, gracias al sostenimiento financiero estatal se encuentran en desarrollo un importante número de obras por parte de las empresas ferroviarias públicas.

Entre los proyectos cancelados o pausados indefinidamente se destacan la extensión en viaducto de la línea Belgrano Sur a Constitución, la electrificación de la línea San Martín entre Retiro y Pilar, la extensión de la electrificación de la línea Mitre y el nuevo ramal circunvalar para la carga en la ciudad de Santa Fe.

Entre los proyectos en ejecución se destaca la renovación integral del ramal a Tigre de la línea Mitre, que incluye una renovación total de vías, sistema de alimentación eléctrica y señalamiento, renovaciones de vía en ramales a La Plata, Lobos, Mercedes o Capilla del Señor, extensión de la electrificación entre Bosques y Gutierrez en la línea Roca, y la continuidad de varias obras importantes de señalamiento como en Retiro de la línea Mitre y Liniers de la línea Sarmiento.

Vemos así como el sostenimiento del presupuesto de las empresas ferroviarias y un panorama de cierta sostenibilidad macroeconómica impactan en la continuidad y avance de numerosas obras. Ejecutadas principalmente por las empresas ADIF y SOFSE, no solo se realizan en las líneas bajo control estatal sino que incluyen obras para las líneas que restan bajo control privado: la línea Belgrano Norte y la línea Urquiza.

Estas obras suponen una continuidad de los planes de obras planificados por las últimas administraciones para mejorar la regularidad y la seguridad operacional de los servicios, y se concentran casi exclusivamente en el Área Metropolitana de Buenos Aires, prácticamente no hay ninguna obra de relevancia en ejecución para los servicios regionales o de carga en el interior del país.

Reducción estructural e intereses privados

El fin privatizador de la Ley Bases encuentra un problema singular en los ferrocarriles, especialmente los de pasajeros: la necesidad de viabilizar un negocio para el privado cuando el sistema ferroviario no es negocio para el Estado. La gran cantidad de inversiones necesarias para el sistema no vuelve atractiva una concesión sin transferencias desde el sector público. Es así que el gobierno se planteó dos objetivos principales: realizar inversiones *críticas* que mejoren las condiciones de operación ante una eventual privatización y avanzar en el recorte de servicios y personal.

Hasta el momento, el gobierno canceló o suspendió por tiempo indefinido de una docena de servicios interurbanos de pasajeros, tanto regionales como de larga distancia: Buenos Aires a Mendoza, San Luis, Córdoba, Tucumán, Rosario (expreso), Bahía Blanca, Pinamar y Pehuajó, La Banda - Fernández en Santiago del Estero, Rosario - Cañada de Gómez en Santa Fe, Córdoba - Villa María en Córdoba y el servicio turístico bonaerense Mercedes - Tomás Jofré. En total, los pasajeros transportados durante el primer semestre de este año por servicios de larga distancia cayeron en un 23% con respecto al 2024.

Si bien, como mencionamos en el apartado anterior, las inversiones promovidas por la emergencia ferroviaria se concentran especialmente en el área metropolitana de Buenos Aires, los servicios metropolitanos también vieron una merma considerable de pasajeros, transportando en la primera mitad de 2025 un 7% menos de pasajeros que durante el año anterior.

Al mismo tiempo, se ajustaron los salarios ferroviarios -en línea con la política salarial para toda la administración pública- y la dotación total de las empresas ferroviarias se redujo en un 15%, pasando de 30.320 empleados en noviembre de 2023 a 25.735 en septiembre de 2025 (3.265 corresponden a SOFSE, que redujo su plantel en un 13%), a través de retiros “voluntarios”, jubilaciones anticipadas y despidos²⁰. La Administración Pública Nacional, para tener una referencia, tuvo una reducción del -17% en ese mismo periodo, mientras que en el resto de las empresas públicas el achique fue del -19%.

Cuadro 3. Variación del personal de las empresas ferroviarias, el resto de empresas públicas y la APN entre nov/263 y sep/25

Entidad	nov-23	sep-25	Diferencia en %	Participación de la empresa en la reducción total
Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E. (ADIFSE)	704	460	-34,66%	5,32%
Belgrano Cargas y Logística S.A.	4.631	4.220	-8,87%	8,96%
Desarrollo de Capital Humano Ferroviario S.A.C.P.E.M.	1.078	0	-100,00%	23,51%
Ferrocarriles Argentinos S.E. (FASE)	73	486	565,75%	-9,01%
Operadora Ferroviaria S.E.	23.834	20.569	-13,70%	71,21%
Playas Ferroviarias de Buenos Aires S.A.	21	21	0,00%	0,00%
Total conglomerado ferroviario	30.341	25.756	-15,11%	-
Resto de empresas públicas	79.918	64.580	-19,19%	-
Administración Pública Nacional	233.095	193.216	-17,11%	-

Fuente: INDEC

Como se observa en el Cuadro 3, las mayores variaciones entre septiembre del 2025 y noviembre del 2023 dentro del conglomerado de empresas ferroviarias se dio en Desarrollo del Capital Humano Ferroviario y ADIF. La primera, redujo su personal un -100%: allí hay que considerar que la toda la planta fue absorbido por Ferrocarriles Argentinos, que vio un crecimiento por encima del 550%. Sin embargo, si se suman ambas empresas, el saldo da negativo: pasan de 1.151 empleados a 486, significando una reducción total del -57%. ADIF, por su parte, se vio reducida en

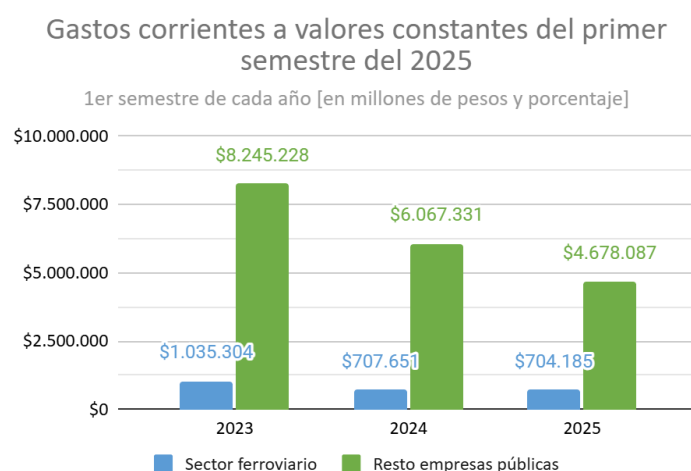
²⁰ Datos en base a INDEC. “Administración pública nacional (APN)”.

un 34,6%. Hay que considerar que la empresa, vital para la inversión y el mantenimiento de obras de infraestructura, realiza sus tareas en buena medida contratando a empresas contratistas, teniendo a cargo pocas intervenciones. La principal modificación hay que hallarla en SOFSE, que si bien se achicó en una variación porcentual menor (-13%), por su gran tamaño explicó el 71% del ajuste total de trabajadores de estas empresas.

El impacto de la reducción del plantel ha sido tal que hoy en día numerosas áreas operativas y técnicas encuentran difícil cumplir con los mantenimientos, obras o guardias necesarias que el servicio demanda, por lo que se ha frenado el otorgamiento de retiros dejando esta facultad en mano de las jefaturas de sector quienes deben autorizarlo. Por otra parte, quienes pertenecen al ámbito ferroviario son testigos privilegiados del éxodo tanto de personal jerárquico con décadas de experiencia que ha optado por jubilarse anticipadamente, como de trabajadores jóvenes de alta calificación con diez o quince años de oficio y formación a cuesta que abandonan el ferrocarril por la caída del salario real, el hostigamiento psicológico y la incertidumbre.

Este ajuste en el personal supuso un ahorro en los gastos corrientes. Los mismos se componen principalmente de los gastos de operación (que a su vez son fundamentalmente sueldos, pero también bienes y servicios y otros gastos de consumo), rentas de la propiedad (intereses y otras rentas) y transferencias corrientes. Puede observar la evolución en términos reales en el Gráfico 2.

Gráfico 2. Gastos corrientes (en millones de pesos y a valores constantes del primer semestre de 2025) a empresas públicas correspondiente al primer semestre de 2023, 2024 y 2025-



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Presupuesto Abierto

Se puede apreciar, comparando los primeros semestres de los últimos tres años, que las empresas públicas ferroviarias tienen un ajuste real en gastos operativos del -31,9% vs 2023, menor al ajuste que tienen el conjunto de empresas públicas que es del -43,26%. Al comparar 2025 vs 2024, se observa que los gastos corrientes de las empresas ferroviarias se mantuvieron casi en el mismo nivel, mientras que el ajuste en el resto de las empresas públicas se profundizó.

El proceso de privatización de BCyL se encuentra mucho más avanzado, donde distintos grupos económicos ven con interés algunos sectores de los ferrocarriles San Martín y Belgrano. El horizonte de desarrollo minero y el viraje hacia esos sectores energéticos por parte de grupos empresarios como Techint -que ya cuenta con su operadora ferroviaria, FEPSA- hace que no falten interesados, aunque aún se discuten los términos. Similar situación ocurre con provincias como Catamarca y Salta, cuyas gobernaciones ya han deslizado en distintos medios el interés que tienen en que el Estado Nacional ceda los ramales que atraviesan sus provincias. Por otro lado, cerealerías como COFCO, ACA y Viterra que ya han firmado durante la gestión anterior acuerdos de adelantamiento de flete para la recuperación de material rodante de BCyL, y empiezan a evaluar la posibilidad de dar el salto hacia la operación, del mismo modo que las actuales concesionarias privadas de carga. El mismo ferrocarril Belgrano que hace 30 años no se lograba concesionar por falta de interesados hoy es disputado por la rentabilidad de las zonas que atraviesa y la infraestructura y el material rodante renovados por el Estado Nacional en los últimos años.^{21 22 23}

21 "Avanza el acuerdo público-privado para ampliar la capacidad de transporte de granos por ferrocarril". Ministerio de Economía de la Nación. 12/05/2025. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/avanza-el-acuerdo-publico-privado-para-ampliar-la-capacidad-de-transporte-de-granos-por>

22 "Privatización: un grupo de agroexportadoras tiene interés en operar el Belgrano Cargas en el norte del país". La Nación, 06/08/2025. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/privatizacion-un-grupo-de-agroexportadoras-tiene-interes-en-operar-el-belgrano-cargas-en-el-norte-nid06082025/>

23 "Llegan más vagones 0 km para Trenes Argentinos Cargas: serán vendidos con la privatización". Enelsubte, 12/09/2025. Disponible en: <https://enelsubte.com/noticias/llegan-mas-vagones-0-km-para-trenes-argentinos-cargas-seran-vendidos-con-la-privatizacion/>



Consideraciones finales

Este informe, que constituye el primer documento del Equipo de Transporte de la Fundación para el Desarrollo Humano Integral, nació a partir de la necesidad de poner la lupa en la privatización inminente de los servicios ferroviarios públicos. Como una película que se repite en loop, la historia de la política ferroviaria parece obstinadamente decidida a tropezar nuevamente con la misma piedra. Pero esa repetición, que bien podría operar como farsa, no está en lo más mínima exenta de desembocar en tragedias. Entre el modelo de privatizaciones y concesiones iniciado bajo el gobierno de Carlos Menem hasta el desastre de Once, 20 años después, solo mediaron una encadenamiento de hechos y acontecimientos lógicos y coherentes entre sí. ¿Qué será distinto esta vez?

Desde esa pulsión de ver el proceso privatizador en curso (y aún abierto), sin embargo aparecía un proceso aparentemente contradictorio. La Emergencia Ferroviaria se presentaba como el despliegue de una inversión en las empresas ferroviarias que permitiría atender una crisis heredada sin precedentes. Y, para sorpresa de algunos, la inversión empezó a fluir hacia las Líneas. ¿Cómo era posible que el gobierno que estaba haciendo el “ajuste más grande de la historia” de golpe destine recursos considerable a los ferrocarriles?

En este punto lo que observamos es que la emergencia ferroviaria tuvo una doble finalidad. Por un lado, sostener económica y financieramente al conglomerado de empresas públicas ferroviarias para minimizar los riesgos de que los episodios de mayo de 2024 en la Línea San Martín se repitan. La Tragedia de Once del 2012 fue el punto máximo, pero los accidentes ferroviarios aun sin víctimas fatales siempre están a la vuelta de la esquina y se presentan como una amenaza que persigue la tranquilidad de los funcionarios. Al momento de escribir estas conclusiones un nuevo siniestro ferroviario afectó a la Línea Sarmiento en la Ciudad de Buenos Aires²⁴, en la misma semana que la Corte Suprema de Justicia confirmó la condena al ex Ministro Julio de Vido por no haber controlado debidamente el uso de los fondos públicos asignados a Trenes de Buenos Aires (TBA)²⁵. De algún modo, los recursos volcados a partir de la Emergencia Ferroviaria, que como vimos implicó una reducción real de las transferencias a las empresas pero en mucha menor medida que en el resto de las empresas públicas, apuntaron a sostener operativamente el funcionamiento de las líneas, permitiendo contrataciones de bienes y servicios más ágilmente para atender situaciones de urgencia.

24 <https://enelsubte.com/noticias/descarrilo-un-tren-del-sarmiento-en-liniers/>

25 “Julio De Vido vuelve a prisión: tras el fallo de la Corte Suprema, ordenaron su detención por la Tragedia de Once”. Infobae, 11/11/2025. Disponible en: <https://www.infobae.com/judiciales/2025/11/11/julio-de-vido-vuelve-a-prision-tras-el-fallo-de-la-corte-suprema-ordenaron-su-detencion-por-la-tragedia-de-once/>



La segunda finalidad es hacer el trabajo de puesta a punto para despertar el interés de empresas privadas para tomar el control del conglomerado ferroviario estatal. Aún cuando el modelo de privatización no esté resuelto, la gestión libertaria es consciente de que necesita “ponerle plata” para volver atractivo un negocio que es deficitario en muchísimas partes del mundo. Esto no se debe a que nadie sabe gestionar correctamente el ferrocarril, sino a la naturaleza del servicio (fundamentalmente en los servicios de pasajeros, al igual de lo que sucede en el transporte automotor de pasajeros). Esa inversión vino de la mano de una reestructuración de las empresas, caracterizadas por el cierre de servicios de larga distancia y la reducción del personal, que le permitió al conglomerado de empresas ferroviarias reducir sus gastos en términos reales un -31,9% vs 2023, y mantenerlos congelados vs 2024, de tal modo de sostener el nivel de operaciones necesario.

En definitiva, la Emergencia Ferroviaria cumple el doble rol de sostener los servicios ferroviarios imprescindibles por un lado, así como mantener un nivel de ingresos e inversiones en las líneas ferroviarias para intentar volverlas “comprables” para potenciales interesados. A la fecha de publicar este informe, salvo los trascendidos que hemos mencionado, aún no hubieron demasiados avances. La empresa donde parece más encaminado el proceso privatizador es el Belgrano Cargas y Logística, estratégica por sus miles de kilómetros de vías que se insertan en cadenas de valor fundamentales para el país (agro y minería, sobre todo) y con ciertos ramales en relativa buenas condiciones dada la inversión recibida los últimos años, principalmente producto de préstamos de origen chinos.

Quedan dos años para ver el resultado de esta política. Desde nuestro punto de vista, la inversión pública en el sistema ferroviario es fundamental y necesaria, y de hecho debería ser mayor al que hasta ahora ha invertido el gobierno libertario producto de la Emergencia, que solo atino a menguar el impacto de una reducción real del gasto. No obstante, la inversión pública en líneas cada vez más descoordinadas entre sí, en ausencia de una política nacional ferroviaria resulta, cuanto menos, una picardía. La Emergencia es necesaria pero insuficiente cuando la política es una nueva tupacamarización de lo que sobrevivió, hasta ahora, del sistema ferroviario nacional.

Tampoco es menor el impacto que la política de ajuste y de desgaste ha tenido sobre el conjunto de trabajadores y trabajadoras ferroviarias y que ha derivado en miles de retiros “voluntarios” y jubilaciones anticipadas. Casi una década de descenso del poder adquisitivo y de gestiones de distinto signo político que muchas veces vieron en esos trabajadores y trabajadoras un proble-



ma en lugar de los protagonistas de una reconstrucción prepararon el terreno actual. El éxodo actual lo integra personal con décadas de experiencia y cargos jerárquicos que apuran una salida que gustosamente hubieran demorado hasta técnicos más jóvenes de alta calificación que no ven un horizonte de mejora económica ni de desarrollo profesional dentro del ferrocarril. Aunque latente, el sentido de pertenencia histórica que tantas veces fue motor de resistencias obreras resulta difícil de sostener cuando hasta la propia empresa pública, recuperada su identidad en lo formal, no es reivindicada -ni defendida- por fuerza política o sindical alguna. Ferrocarriles Argentinos no es de nadie.

No abonamos a una mirada condescendiente con el status quo previo a diciembre del 2023. En 2015 se sancionó una legislación que implicó una oportunidad que no fue aprovechada. La relativa mejora en la calidad de los servicios de pasajeros urbanos e interurbanos, la recuperación de algunos servicios regionales o la mejora en la competitividad de la empresa estatal de cargas multiplicando su participación en el mercado no se tradujo en una verdadera integración del ecosistema de empresas ferroviarias públicas. Incluso, contar con una política ferroviaria integrada es una precondition para contar con otro gran ausente: una política nacional de transporte, en la que el transporte ferroviario sea parte de un sistema más amplio en las cadenas logísticas y en la movilidad urbana e interurbana de las personas.

Considerando al tren un instrumento y no un fin de la política, cuenta todavía con un rol progresivo y positivo por jugar. No es necesario abrazar un pasado que ya no existe: los horizontes que nos convocan, resumidamente sintetizados en la idea del desarrollo económico y productivo nacional, la reducción de desigualdades territoriales y el aseguramiento del buen vivir de nuestra población, encuentran en los servicios ferroviarios un potencial aliado, una pieza posiblemente imprescindible.

Nuevamente, cuando en algunos años un nuevo proyecto popular gobierne la Argentina, se encontrará en términos de política de transporte unos casilleros más. Hasta entonces, tocará defender el ferrocarril que existe, al tiempo de ir madurando un Plan de Desarrollo Humano Integral que incorpore una cuarta T en su programa: Tierra, Techo, Trabajo y Trenes.



Referencias


- Plan anual de trabajo 2025, Unidad de auditoría interna, Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/plan_anual_de_auditoria_2025_2.pdf
- Decreto 525/2024, Emergencia pública en materia ferroviaria, 12/06/2024. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-525-2024-400502/texto>
- Estadísticas del transporte ferroviario, Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/estadisticas-ferroviarias>
- Dotación de personal de la administración pública nacional, empresas y sociedades, Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Disponible en https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/economia/serie_dotacion_apn_cuadro_2_3.xlsx
- Plan anual de trabajo 2025, Unidad de auditoría interna, Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/plan_anual_de_auditoria_2025_2.pdf
- Presupuestos de empresas públicas y otros entes, Oficina de presupuestos, Ministerio de economía. Disponible en <https://www.economia.gob.ar/onp/empresas/2025>

Trenes Argentinos Hoy.

Entre el ajuste y la puesta a punto para la privatización.

Fundación para el Desarrollo Humano Integral

Noviembre 2025

 Fundación
para el
Desarrollo
Humano
Integral