



## MINISTERIO DE ECONOMÍA

### SECRETARÍA DE TRANSPORTE

#### Resolución 39/2025

#### RESOL-2025-39-APN-ST#MEC

Ciudad de Buenos Aires, 18/07/2025

VISTO el expediente EX-2024-37470730-APN-DGDA#MEC, la ley de Ministerios 22.520, las leyes 26.352, 27.132 y 27.742, los decretos 1144 del 25 de junio de 1991, 532 del 27 de marzo de 1992, 994 del 18 de junio de 1992, 1168 del 10 de julio de 1992, 2681 de 29 de diciembre de 1992, 2608 del 22 de diciembre de 1993, 430 del 22 de marzo de 1994, 1027 del 7 de noviembre de 2018, 50 del 19 de diciembre de 2019, 70 del 20 de diciembre de 2023, 525 y 526 del 12 de junio de 2024, 478/2025 del 17 de julio de 2025 la resoluciones 211 del 25 de junio de 2021 del entonces Ministerio de Transporte, 497 del 24 de junio de 2024, 269 del 30 de abril de 2024 y la 991 del 27 de septiembre de 2024 todas ellas del Ministerio de Economía, y

#### CONSIDERANDO:

Que por el decreto 994 del 18 de junio de 1992 se aprobó el Contrato de Concesión integral de explotación del Sector de la Red Ferroviaria Nacional integrado por la Línea General Mitre con exclusión de sus tramos urbanos Retiro- Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate, Victoria-Capilla del Señor, suscripto por el Estado Nacional con la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima. (entonces en formación).

Que por el decreto 1039 del 5 de agosto de 2009 fue ratificada el acta acuerdo suscripta por la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima en fecha 19 de mayo de 2008, que contiene los términos de la renegociación llevada a cabo y establece las condiciones de adecuación del Contrato de Concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas que fue aprobado por el decreto 994/1992.

Que el plazo de duración del Contrato de Concesión mencionado era de treinta (30) años, con una prórroga posible de diez (10) años adicionales, a contar desde la toma de posesión del sector ferroviario a conceder en explotación.

Que mediante la ley 26.352 se inició el proceso de reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que en ella se fijan, al tiempo que se procedió a diferenciar la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios ferroviarios.



Que, posteriormente, por el artículo 1° de la ley 27.132 se declaró de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Que mediante el artículo 3° de la ley 27.132, se estableció que el Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos, entre otros, con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

Que mediante el artículo 2° del decreto 1027 del 7 de noviembre de 2018, texto modificado por el decreto 478 del 17 de julio de 2025, se delegó en la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía la prevista en el artículo 3° de dicha ley a efectos de llevar adelante la adecuación de los Contratos de Concesión vigentes.

Que mediante el artículo 11 de la resolución 211/2021 del entonces Ministerio de Transporte, se estableció que Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, debía invitar a participar a los operadores incluidos en el artículo 2° de la disposición 219 del 29 de marzo de 2021 de la ex Comisión Nacional de Regulación del Transporte, organismo descentralizado actuante en el ámbito del entonces Ministerio de Transporte (DI-2021-219 APN-CNRT#MTR) y/o a aquellos que se inscribieran en un futuro en el Registro de Operadores de Carga y de Pasajeros creado por el decreto 1924 del 16 de septiembre de 2015, en los procesos correspondientes para operar los servicios ferroviarios asignados por el artículo 6° de la aludida resolución, hasta tanto se implementara la modalidad de acceso abierto a la Red Ferroviaria Nacional en los términos de la ley 27.132 y su decreto reglamentario 1027/2018.

Que el Concurso Nacional e Internacional de Proyectos Integrales N° 01-2022 para la "Operación Ferroviaria del Corredor Rosario - Bahía Blanca", llevado adelante por Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima quedó desierto, por lo que el modelo de transición establecido por el artículo 11 de la resolución 211/2021 del entonces Ministerio de Transporte no pudo ser implementado.

Que mediante la Nota NCA-ME 046/25 del 13 de junio de 2025, la empresa concesionaria Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima informó que, en el marco del enfoque actualmente adoptado por el Poder Ejecutivo Nacional orientado a fomentar la inversión privada, se encontraba en una etapa avanzada del diseño y elaboración de una propuesta de inversiones para el sistema ferroviario bajo su concesión; iniciativa que busca adecuarse al marco normativo vigente en el país, y en función de ello, solicitó al Ministerio de Economía una prórroga de treinta (30) días del plazo establecido en el artículo 1° de la resolución 497/2024 del Ministerio de Economía (cf., RE-2025-64521604-APN-DGDYD#JGM).

Que mediante resolución 822 del 19 de junio de 2025 del Ministerio de Economía (RESOL-2025-822-APN-MEC), se extendió, en sus mismos términos, el plazo previsto en el artículo 1° de la resolución 497 del 24 de junio de 2024 del Ministerio de Economía (RESOL-2024-497-APN-MEC), en lo relativo al Contrato de Concesión aprobado por el





decreto 994 del 18 de junio de 1992 con sus actos modificatorios y complementarios; al tiempo que se encomendó a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía la elaboración de un informe integral sobre la propuesta a presentar por la empresa Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima.

Que Nuevo Central Argentino realizó su presentación a través de la Nota NCA-ST N° 053/25 de fecha 30 de junio de 2025 (RE-2025-70525040-APN DGDYD#JGM), posteriormente reformulada mediante Nota NCA-ST N° 056/25 (RE-2025-75265748-APN-DGDYD#JGM), en atención a las cuestiones consideradas en el IF-2025-72746897-APN-DGAJ#MEC.

Que en el marco del artículo 2 de la resolución 822/2025 y a requerimiento de esta Secretaría, la Subsecretaría de Transporte Ferroviario efectuó el informe integral IF-2025-77953050-APN-SSTF#MEC, dando de ese modo cumplimiento a la manda ministerial.

Que la propuesta de adecuación contractual debe ser analizada de manera conglobada con los cambios normativos que se suscitaron desde el dictado de la ley 27.132 y el decreto reglamentario 1027/18; y en virtud del interés público comprometido; resultando oportuna la revisión de los vectores del modelo de transición adoptado por la resolución 211/21.

Que, el modelo de transición finalmente implementado se presenta como la expresión, donde la participación del sector privado no se configura como un verdadero esquema de apertura, sino como una incorporación subordinada y condicionada, canalizada exclusivamente a través de una empresa pública. (Cf. IF-2025-77953050-APN-SSTF#MEC)

Que ese diseño, lejos de garantizar previsibilidad y reglas claras, ha dado lugar a un escenario de incertidumbre operativa que debilita los incentivos a una participación privada. (Cf. IF-2025-77953050-APN-SSTF#MEC).

Que, en ese sentido se expresó que, “se detallan múltiples consecuencias prácticas negativas derivadas desde esa situación a la fecha: dificultad para celebrar contratos a mediano o largo plazo con dadores de carga, imposibilidad de planificar inversiones en material rodante, capacitación de personal, abastecimiento de repuestos, incorporación de tecnología, y en general, la falta de incentivos para comprometer capital —propio o de terceros— en un proyecto sin horizonte temporal claro. Además, se señala que sin un plazo mínimo garantizado y acorde a la industria, no puede desarrollarse un sistema ferroviario de cargas competitivo, contrariando los fines expresados en la Ley 27.132 y su normativa complementaria”. (Cf. IF-2025-77953050-APN-SSTF#MEC).

Que la actual situación del sistema ferroviario, caracterizada por contratos integrales prorrogados -por plazos cortos- en forma precaria y transitoria, junto al fracaso del modelo de transición —evidenciado en la ausencia de oferentes en la licitación mencionada— obliga a repensar el esquema de transición.

Que además del impacto de las Leyes Nros. 26.352 y 27.132, con posterioridad a la emisión de la resolución 211/2021 han irrumpido diversas normas que implicaron un cambio de concepción o paradigma en cuanto al ejercicio de las atribuciones estatales.



Que mediante el artículo 7° de la ley 27.742 y su anexo I se dispuso declarar “sujeta a privatización”, en los términos y con los efectos de los capítulos II y III de la ley 23.696, a Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, autorizándose el procedimiento de privatización total de dicha empresa mediante el decreto 67 del 7 de febrero de 2025.

Que mediante el decreto de necesidad y urgencia 525 del 12 de junio de 2024 se declaró la emergencia pública en materia ferroviaria, surgiendo de los considerandos de dicho decreto que “...en el plano institucional corresponde hacer una revisión de la organización y funcionamiento de las distintas empresas del sector ferroviario con el objetivo de mejorar la eficacia y eficiencia, tanto en la toma de decisiones, como en la implementación de las políticas públicas”.

Que también, por el artículo 9° del referido decreto 526/2024, se facultó a la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía, entre otros organismos, a realizar las acciones conducentes para atraer inversiones, fomentar la participación de terceros y suscribir los contratos necesarios para formalizar las mismas, sean públicos o privados, en la operación de los servicios de transporte y en la gestión de la infraestructura.

Que en el marco de las políticas públicas establecidas por el decreto 70/2023 y la ley 27.742, deviene imperativo articular de manera efectiva la participación del sector público y privado para una mejor realización del interés público comprometido, máxime en el contexto de la delicada situación económica que atraviesa el Estado Nacional en general, y el sistema ferroviario en particular. Esta circunstancia ha sido expresamente reconocida por el decreto de necesidad y urgencia 525/2024 y su reglamentación mediante el decreto 526/2024.

Que, atento a los cambios normativos acaecidos, deviene imprescindible adoptar un modelo de transición a los efectos de encarar un proceso que permita al Estado Nacional nutrirse del aporte privado para mejorar la infraestructura y viabilizar el inicio del acceso abierto a la red ferroviaria de cargas nacional; redefiniendo el rol entonces asignado a Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, en aras de favorecer el proceso de privatización autorizado por el decreto 67/2025.

Que Belgrano Cargas y Logística mediante Nota BCyL 356 (RE-2025-76638153-APN-DGDYD#JGM) informó que “teniendo en cuenta que BCyL ha sido incluida en el proceso de privatización dispuesto por la Ley N° 27.742, el Decreto N° 695/24 y el Decreto N° 67/2025, y toda vez que BCyL será sujeta a liquidación, resulta inviable técnica y operativamente asumir la prestación de los servicios actualmente a cargo de NCA; incluso, se entiende que la cuestión deviene en abstracto en atención a lo normado por el artículo 2°, inciso d) del Decreto N° 67/2025.”

Que, en orden a lo manifestado por Belgrano Cargas y Logística (RE-2025-76638153-APN-DGDYD#JGM) y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.A. (NO-2025-76664688-APN-ADIFSE#MEC); cuyos conceptos fueran integrados por su sociedad controlante Ferrocarriles Argentinos S.A.U. (NO-2025-76790828-APN-SSTF#MEC), surge que la propuesta formulada por Nuevo Central Argentino S.A., tiende al cumplimiento de los objetivos trazados por la ley 27.132 en cuanto a la modernización, eficiencia y expansión del sistema ferroviario nacional.

Que lo expuesto se fundamentó en tanto que la propuesta introduce elementos novedosos —particularmente en materia de inversiones y medidas orientadas a una apertura progresiva a terceros operadores— que podrían ser





valorados como parte de un enfoque alternativo para ordenar la transición en determinados segmentos de la red; considerando asimismo que las obras proyectadas en los accesos a puertos a la zona gran Rosario son vitales para el flujo de la operación ferroviaria y logística del sistema.

Que, tales medidas posibilitarán un período de transición, en el que se deberán llevar adelante las reestructuraciones necesarias para desarrollar las capacidades que el sistema requiere para migrar al nuevo modelo, profundizando el proceso de inversión privada en la red ferroviaria de cargas nacional potencie e incremente la capacidad de oferta del sistema y permita atraer demanda, para mejorar los estándares de eficiencia y los tiempos de circulación; todo ello en un todo de acuerdo con la finalidad expresada en los considerandos del decreto 1027/2018.

Que, en base a la propuesta del concesionario, se establecieron los puntos de consenso sobre la adecuación contractual, los cuales fueron plasmados en el Proyecto de Acta de Adecuación (IF-2025-78473228-APN-SSTF#MEC) que se aprueba en la presente.

Que, en el escenario reseñado, corresponde dejar sin efecto la resolución 211/2021 del entonces Ministerio de Transporte.

Que esta medida se enmarca en la búsqueda de un sistema ferroviario más competitivo, transparente y orientado a las necesidades del mercado, en línea con los principios de libertad económica y reforma administrativa detallados en el plexo normativo citado en el considerando precedente y con la manda de fomentar la inversión privada prevista en el artículo 9° del decreto 526/2024.

Que en el marco de la reestructuración de los servicios ferroviarios y mientras se llevan a cabo las medidas que deben implementarse durante la emergencia ferroviaria, el Poder Ejecutivo Nacional estimó conveniente delegar en la Secretaría de Transporte las facultades previstas en el artículo 3° de la Ley N° 27.132, facultándola a extender los plazos de continuidad de las concesiones de los servicios públicos ferroviarios, de conformidad con los términos constitutivos de los Contratos de Concesión, de las Actas Acuerdo de Renegociación, y demás normativa reglamentaria y complementaria aplicable en cada caso. (cf. decreto 478/2025 del 17 de julio de 2025)

Que conforme el decreto reglamentario 526/24 la Secretaria de Transporte del Ministerio de Economía, reviste la calidad de Autoridad de Aplicación del decreto de necesidad y urgencia 525/2024 que declaró la emergencia pública en materia ferroviaria.

Que la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de Economía ha 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 artículo 3° de la ley 27.132, decreto de Necesidad y urgencia 525/24, decreto reglamentario 526/24, el artículo 2° del decreto 1027 de fecha 7 de noviembre de 2018, texto modificado por el decreto 478/2025 del 17 de julio de 2025 y por el decreto 50 del 19 de diciembre de 2019 y sus modificatorios.





Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°. – Déjase sin efecto la resolución 211 del 25 de junio de 2021 del entonces Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 2°. – Establécese que Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima continuará la presentación del servicio en los términos del Contrato de Concesión aprobado por el decreto 994 del 18 de junio de 1992; de la renegociación aprobada por el Acta Acuerdo del 19 de mayo de 2008 y ratificada por el decreto 1039 del 5 de agosto de 2009 y del Acta Acuerdo a suscribir conforme lo aprobado por el artículo 3° de la presente, hasta el 21 de diciembre de 2032.

ARTÍCULO 3°. – Apruébase el Proyecto de acta Acuerdo de Adecuación Contractual IF-2025-78473228-APN-SSTF#MEC a suscribir con Nuevo Central Argentino S.A., en los términos del artículo 3° de la Ley N° 27.132 y el artículo 2° del decreto 1027 de fecha 7 de noviembre de 2018, texto modificado por el decreto 478 del 17 de julio de 2025.

ARTÍCULO 4°. – Instrúyese a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario a coordinar las acciones tendientes a la suscripción del acta que se aprueba mediante el artículo 3° de la presente.

ARTÍCULO 5°. – Instrúyese a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para que oportunamente invite a Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y a Ferrosur Roca Sociedad Anónima a realizar una propuesta de adecuación contractual en los términos del artículo 3° de la Ley N° 27.132 y el artículo 2° del decreto 1027 de fecha 7 de noviembre de 2018 texto modificado por el decreto 478/2025. Hasta tanto la prestación de los servicios continúa en los términos de las resoluciones 651/2025 y 991/2024 ambas del Ministerio de Economía.

ARTÍCULO 6°. – Notifíquese a Nuevo Central Argentino S.A., a Ferrosur Roca S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A.

ARTÍCULO 7°. – Comuníquese a la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, a Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, a Belgrano Cargas y Logística S.A., a la Ex Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad Anónima. Públiquesse, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y oportunamente archívese.

Luis Octavio Pierrini

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA  
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 22/07/2025 N° 51919/25 v. 22/07/2025

**Fecha de publicación 29/08/2025**