



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación...

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional para que, a través de la Secretaría de Transporte de la Nación y los organismos competentes, informe respecto de los siguientes puntos vinculados a las concesiones ferroviarias de cargas, los procesos licitatorios en curso y los futuros esquemas de operación de la red ferroviaria nacional.

- 1) Se informe el estado actual de los procesos licitatorios, privatizaciones, concesiones, adecuaciones contractuales o cualquier otro procedimiento destinado a definir el esquema de operación futura de:
 - a) las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza actualmente operadas por Belgrano Cargas y Logística S.A.;
 - b) los sectores de las líneas General Sarmiento y General Roca actualmente concesionados a Ferro Expreso Pampeano S.A. (FEPSA);
 - c) los sectores de la Línea General Roca actualmente concesionados a Ferrosur Roca S.A.
- 2) Se remita copia de los estudios, informes técnicos, jurídicos, económicos, financieros o regulatorios elaborados por la Secretaría de Transporte, ADIF S.E., Ferrocarriles Argentinos S.E., CNRT u otros organismos públicos que hayan servido de fundamento para la definición de los futuros esquemas de operación de cada corredor ferroviario.
- 3) Se informe, respecto de las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza actualmente operadas por Belgrano Cargas y Logística S.A., el estado de avance del proceso de privatización autorizado por el Poder Ejecutivo Nacional, incluyendo manifestaciones de interés, estudios de mercado, consultas realizadas, documentación preparatoria existente, eventuales esquemas de concesión o explotación bajo análisis y el tratamiento previsto para el material rodante, talleres, inmuebles e infraestructura actualmente administrados por dicha empresa.
- 4) Se indiquen los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia considerados para el otorgamiento de las prórrogas a Ferro Expreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A. Asimismo, se remita copia de los informes técnicos, jurídicos y económicos que las fundamentaron y se detallen las alternativas de gestión evaluadas, en caso de haberse contemplado.
- 5) Se informen las evaluaciones de desempeño realizadas respecto de los actuales concesionarios, incluyendo informes de cumplimiento contractual, mantenimiento de



H. Cámara de Diputados de la Nación

infraestructura, inversiones ejecutadas, observaciones formuladas por organismos de control y eventuales incumplimientos detectados.

- 6) Se indique el estado de elaboración de los pliegos licitatorios o documentos equivalentes destinados a regir los futuros contratos de operación de las redes ferroviarias mencionadas, así como el cronograma previsto para su aprobación, convocatoria a licitación, adjudicación y entrada en vigencia.
- 7) Se precise cuál es el modelo regulatorio e institucional previsto para las futuras concesiones ferroviarias, indicando si contempla la implementación total o parcial del régimen de acceso abierto previsto por la Ley N.º 27.132, la separación entre la administración de infraestructura, el control de circulación y la operación de los servicios de cargas, así como cualquier otro esquema de organización o explotación actualmente bajo análisis.
- 8) Se indiquen los mecanismos regulatorios, contractuales o institucionales que se prevé implementar para garantizar el acceso de terceros operadores a la infraestructura ferroviaria y evitar situaciones de exclusividad sobre corredores, ramales o instalaciones ferroviarias de titularidad estatal. Asimismo, se remita copia de los estudios, análisis, dictámenes o documentos técnicos que hubieran evaluado modelos de acceso abierto, integración vertical u otros esquemas regulatorios considerados para el diseño de las futuras concesiones.
- 9) Se informe cuáles son las obras de infraestructura consideradas necesarias para garantizar la operación eficiente y segura de:
 - a) las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza;
 - b) los sectores de las líneas General Sarmiento y General Roca actualmente concesionados a Ferro Expreso Pampeano S.A.;
 - c) los sectores de la Línea General Roca actualmente concesionados a Ferrosur Roca S.A.

Asimismo, se remita copia de los planes de inversión, estudios de demanda, diagnósticos de infraestructura o documentos equivalentes que identifiquen dichas obras y se indique cuáles se prevé que sean financiadas por el Estado Nacional y cuáles por futuros concesionarios u operadores privados.

- 10) Se informe si se encuentran previstas obras vinculadas a:
 - a) accesos ferroviarios a puertos;
 - b) corredores estratégicos de exportación;
 - c) vinculación ferroviaria con Vaca Muerta;
 - d) restauración de la salida al Océano Pacífico vía Puerto de Antofagasta;
 - e) ampliación, renovación o rehabilitación de vías;



H. Cámara de Diputados de la Nación

- f) señalamiento, telecomunicaciones y sistemas de control de circulación.
- 11) Se indiquen los mecanismos de control, auditoría, seguimiento de inversiones, evaluación de desempeño y verificación de cumplimiento contractual que se prevé incorporar en los futuros contratos de concesión u operación ferroviaria.

MAXIMILIANO FERRARO



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El sistema ferroviario de cargas constituye uno de los componentes estratégicos de la infraestructura económica nacional. Su adecuado funcionamiento resulta determinante para la competitividad de las economías regionales, la reducción de costos logísticos, la integración territorial del país y el desarrollo de corredores productivos vinculados a las exportaciones, la industria y la explotación de recursos naturales.

En los últimos años, la política regulatoria y de gestión sobre las concesiones ferroviarias de cargas ha transitado un sendero de excepciones recurrentes que atentan contra la previsibilidad y la planificación a largo plazo. Las redes operadas por empresas de capital privado, cuyos contratos originales de la década de 1990 se encuentran formalmente vencidos desde hace un lustro, vienen subsistiendo mediante sucesivas e ininterrumpidas prórrogas a título precario otorgadas por la autoridad de aplicación. La regularización de dicha situación hace imprescindible contar con información precisa sobre el rumbo que el Poder Ejecutivo Nacional prevé para el sector.

Tal es el caso de la empresa Ferroexpreso Pampeano S.A. (FEPSA), que opera sectores claves de las líneas General Sarmiento y General Roca, y que recientemente ha recibido una sexta prórroga de su contrato de concesión. De igual manera, se observa idéntico criterio con la firma Ferrosur Roca S.A., operadora de la Línea General Roca, cuyo vínculo contractual ha vuelto a ser extendido temporalmente por un año mediante la Resolución N.º 52/2025 de la Secretaría de Transporte.

Es de destacar que, según ha trascendido públicamente a través de diversos informes y resoluciones técnicas, la decisión de la administración central de recurrir a este esquema de prórrogas consecutivas responde, en parte, al rechazo de las propuestas de adecuación contractual presentadas por las propias licenciatarias. Dichas propuestas fueron consideradas insuficientes frente a los niveles de inversión en infraestructura que el Estado Nacional evalúa como indispensables para potenciar corredores logísticos neurálgicos, tales como el acceso al puerto de Bahía Blanca o la conectividad prioritaria con la formación geológica Vaca Muerta. No obstante, este esquema de transitoriedad y precariedad genera profundos interrogantes sobre los criterios de oportunidad, mérito y conveniencia adoptados, así como sobre el estado real de preservación y mantenimiento de los bienes del dominio público ferroviario que se encuentran bajo su custodia.

En paralelo a la situación de las redes concesionadas a operadores privados, el Poder Ejecutivo Nacional ha avanzado decididamente en el anuncio y estructuración de un proceso de privatización de las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza, actualmente bajo la órbita de la firma estatal Belgrano Cargas y Logística S.A. (Trenes Argentinos Cargas). Versiones de público conocimiento señalan que la Secretaría de Transporte cuenta ya con definiciones avanzadas respecto del diseño de los pliegos de bases y condiciones y un cronograma inminente para la convocatoria a licitación pública nacional e internacional.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Sin embargo, al momento subsisten numerosos interrogantes respecto de las características concretas del esquema bajo análisis, el tratamiento previsto para la infraestructura ferroviaria, el material rodante, los talleres y demás activos involucrados, así como respecto de los mecanismos mediante los cuales se garantizará la continuidad y eficiencia de los servicios.

Ante este escenario de transformaciones estructurales de la red ferroviaria, resulta imperativo que este Honorable Cuerpo cuente con información fidedigna, técnica y centralizada sobre el rumbo regulatorio elegido. Es una facultad y un deber irrenunciable del Congreso de la Nación ejercer el control sobre la administración de los bienes del Estado y garantizar que los procesos de privatización o reconcesión se realicen bajo estrictos estándares de transparencia, concurrencia y defensa del interés público.

Asimismo, la definición del futuro modelo ferroviario constituye una cuestión de especial trascendencia. La Ley N.º 27.132 estableció en su momento principios rectores para la política ferroviaria, determinando la administración de la infraestructura por parte del Estado y previendo la implementación de un régimen de "acceso abierto" (*open access*) que fomente la participación pública y privada en libre competencia, evitando monopolios sobre los ramales de titularidad estatal. Por consiguiente, resulta indispensable que las autoridades competentes precisen si los pliegos y esquemas regulatorios bajo análisis contemplan la efectiva separación entre la gestión de la infraestructura, el control de la circulación de trenes y la operación de los servicios, o si se evalúan alternativas regulatorias diferentes, así como los mecanismos previstos para evitar situaciones de exclusividad que puedan restringir el acceso de terceros operadores.

La discusión sobre el futuro de las concesiones ferroviarias tampoco puede desvincularse de las necesidades de inversión que presenta la red. La recuperación y modernización de la infraestructura ferroviaria demanda definiciones claras respecto de las obras prioritarias, los esquemas de financiamiento previstos y la distribución de responsabilidades entre el sector público y los futuros operadores. En particular, resulta de interés conocer la planificación vinculada a corredores estratégicos de exportación, accesos ferroviarios a puertos, la vinculación logística con Vaca Muerta, la rehabilitación de vías, la modernización de sistemas de señalamiento y telecomunicaciones, así como los proyectos de integración bioceánica que puedan contribuir a mejorar la competitividad de la producción nacional.

El Congreso de la Nación tiene la responsabilidad constitucional de ejercer el control sobre los actos de gobierno y de velar por la adecuada administración de los bienes públicos. Ello resulta especialmente relevante cuando se encuentran en discusión decisiones que comprometerán durante décadas la organización, explotación y desarrollo de una infraestructura estratégica para el crecimiento económico del país. Transparentar los estudios técnicos, económicos y de desempeño que sirven de sustento a las decisiones del área de transporte no solo dota de legitimidad a los procesos institucionales, sino que previene la fragmentación y el deterioro de un activo social y económico que pertenece a todos los argentinos.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Por los motivos expuestos, y con el objeto de contribuir a un debate informado sobre el futuro del sistema ferroviario de cargas argentino, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

MAXIMILIANO FERRARO