



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ESTADÍSTICA

SECRETARIA DE CIENCIA Y TECNOLOGIA E INSTITUTOS DE INVESTIGACIONES

Resumen Ampliado

Jornadas Anuales

***“Investigaciones en la Facultad” de
Ciencias Económicas y Estadística***



Maldonado, Lucrecia
Raposo, Isabel María

Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía

FERROCARRILES DE CARGA EN ARGENTINA. ¿SE RENUEVAN LAS EXPECTATIVAS DE ACTUALIZACIÓN DE SERVICIOS?¹

Resumen:

Argentina se destacó por su desarrollo ferroviario; en 1915 era uno de los diez países con mayor extensión férrea. De los 47000 km. de vías que tuvo -promediando el siglo XX- comenzó una etapa de deterioro progresivo – con la aparición del autotransporte- lo que llevó al desmantelamiento y obsolescencia de instalaciones y servicios. La crisis de la deuda en los años noventa, instala un cambio de modelo donde se retira el Estado de la explotación de los servicios públicos, entre ellos el ferrocarril, y se avanza en la desarticulación de la red nacional, con la concesión de seis empresas de cargas diferentes (excepto el Belgrano Cargas) que operaban sin subsidios, aunque no sin dificultades. Tras distintos incumplimientos y renegociaciones, a partir de la crisis del 2001, el Estado retoma parcialmente el control mediante una empresa pública a cargo de la explotación, articuló funciones y declaró su interés en la reactivación ferroviaria. Tres de las concesiones originales persistieron por treinta años; hoy caducaron y se extendieron los contratos con nuevas condiciones, en tanto la estatal “Trenes Argentinos Cargas”, se orienta hacia la privatización por partes. El panorama actual se enmarca en un contexto de redefinición institucional donde, tanto la Ley N°27.701 Bases y Puntos de Partida para la Liberación de los Argentino, el Decreto N° 525/24 de Emergencia Pública en materia Ferroviaria y demás disposiciones relacionadas, habilitan al poder Ejecutivo a la privatización sin intervención Legislativa, lo cual reabre de alguna manera la discusión sobre la conveniencia o no del capital privado en el sistema ferroviario. En tal sentido, ¿Qué expectativas despierta esta nueva reestructuración de los ferrocarriles de carga?

Palabras claves: Privatizaciones; Ferrocarril de carga; Reestructuración de servicios.

Abstract: Argentina stood out for its railway development; In 1915 it was one of the ten countries with the largest railway extension. Of the 47,000 km of tracks that it once had – in the middle of the twentieth century – a stage of progressive deterioration began – with the appearance of motor transport – which led to the dismantling and obsolescence of facilities and services. The debt crisis in the 1990s led to a change of model where the State withdrew from the exploitation of public services, including the railway, and progress was made in the dismantling of the national network, with the concession of six different freight companies (except for Belgrano Cargas) that operated without operating subsidies. although not without difficulties. After various breaches and renegotiations, since the 2001 crisis, the State partially retakes control

¹ Trabajo elaborado en el marco del Proyecto “Políticas públicas de infraestructura y servicios: su impacto en el desarrollo desde los años 90 en más. Revisando efectos y vínculos al rescate del territorio.” Dirigido: Isabel Raposo. (Cód.80120210200186UR)



UNR

through a public company in charge of the operation, articulated functions and declared its interest in the railway reactivation. Three of the original concessions persisted for thirty years, expired and the contracts are being extended with new conditions, while the state-owned "Trenes Argentinos Cargas" is oriented towards privatization in parts. The current panorama is framed in a context of institutional redefinition where, both Law No. 27,701 Bases and Starting Points for the Liberation of Argentines, Decree No. 525/24 of Public Emergency in Railway matters and other related provisions, enable the Executive Branch to privatize without Legislative intervention, which somehow reopens the discussion on the convenience or not of private capital in the railway system. In this sense, what expectations does this new restructuring of freight railways arouse?

Keywords: Privatizations; Freight rail; Restructuring of services.

Objetivos

Identificar, a la luz de la evolución del ferrocarril en el país, particularmente de la última etapa – más de 30 años de vigencia de las privatizaciones de los servicios de carga – cuál es la realidad de la operatoria del sector (infraestructura, servicios, condiciones) y los cambios institucionales establecidos para avanzar en la reestructuración y las mejoras de los servicios. Discusión: Está vigente la discusión teórica acerca de la conveniencia y posibilidades de más o menos Estado: privatizaciones, sí o no. Con la sanción de la Ley Bases se habilitó al Ejecutivo a avanzar en privatizaciones sin necesidad de la aprobación del Congreso de la Nación.

Metodología y análisis de datos considerados en la investigación

Se avanza sobre un análisis del modelo privatizador como etapa (desde 1991 en más) durante la cual el Estado se retira de la prestación y traslada a privados la operación y mantenimiento de la infraestructura mediante contratos de concesión a 30 años. Para ello se recurre a la revisión bibliográfica y el relevamiento de la normativa y se identifican como estos cambios van señalando una serie de hechos salientes que distorsionaron el planteo original y los objetivos planteados en un inicio.

Se utilizarán técnicas de diagnóstico estructural y exploración en el análisis documental, relevamiento de datos oficiales, y seguimiento de avances recientes a través de fuentes secundarias como periódicos y páginas institucionales que permiten ir siguiendo el avance de un nuevo planteo privatizador que difiere del original a través de extensión de concesiones originales sin mediar licitación pública previa.: cambios en las condiciones contractuales, prórrogas y renovación con la aparición de figuras técnicas como el "Open Acces" y el despiece de la empresa estatal que había absorbido a lo largo del tiempo aquellas concesiones caídas, entre otros hechos salientes.. Trabajar la prospectiva sobre la direccionalidad del proceso de cambio y establecer áreas de conflictos y alteraciones en la prestación de los servicios a futuro, caracterizando la evolución de las concesiones y el nuevo rol que le puede caber al estado en la administración y control de los servicios.

Problemas planteados, principales hipótesis y resultados

El Estado nacional no da evidencias de haber superado la experiencia que dejaron tres décadas de explotación privada de los ferrocarriles de carga; aún permanece encerrado en un esquema de unidades de negocio independientes sin actualizar la institucionalidad acorde a las necesidades del sector; sin una institucionalidad capaz de integrar infraestructura, servicios y planificación logística a escala nacional. No está clara la orientación hacia un modelo más integrado que permita no sólo sumar financiamiento, sino el acceso de otros operadores a la red actual.

Hoy Ferrocarriles Argentinos (recreada como empresa pública en 2015), al igual que otras, sólo ajusta números en la gestión y la plantilla de personal, y se limita a compras o tareas urgentes para garantizar la seguridad en los desplazamientos. Recientemente, la transformación anunciada se inició con: 1-la privatización del Belgrano Cargas y Logística SA a dividir en tres unidades de negocio (luego a disolver la empresa como tal) y, 2- la extensión contractual a Nuevo Central Argentino SA. hasta 2032, adecuando las condiciones (sin llamar a licitación); se presume que se extenderán con esta modalidad a las otras dos concesionarias (si bien contemplan nuevas condiciones y se buscan se adecuen los contratos de acuerdo a las presentaciones de las concesionarias. El nuevo esquema contractual de plazos más amplios, incentivos a la inversión privada, busca un marco estable para el desarrollo logístico, particularmente el vinculado a Vaca Muerta. Sin una redefinición integral del rol estatal, y una efectiva coordinación entre los actores públicos y privados, los intentos para lograr una reestructuración sólo tenderán a reproducir los desequilibrios históricos del sector.

Descripción de la novedad y relevancia del trabajo

El presente trabajo aporta evidencia acerca de que el sistema ferroviario de cargas está atravesando una etapa de reconfiguración institucional sin dirección estratégica definida. El vencimiento de las concesiones, las prorrogas contractuales, la extensión de concesiones sin licitación, la privatización parcial del *Belgrano Cargas y Logística S.A* y la creación de super estructuras como *Trenes Argentinos cargas, Infraestructura y Operaciones* impide consolidar una gestión integral del sistema.

La Ley 525/25 de Emergencia Ferroviaria resulta central: fue presentada como una herramienta de emergencia, que consolida un esquema de decisión concentrado en el Poder Ejecutivo. A través ésta se redefine la función del Estado como mero garante de cierta continuidad de los servicios mínimos, antes que como un planificador estratégico del sistema ferroviario.

Vincular la nueva legislación con el proceso histórico de reestructuración iniciado en los años 90, permite demostrar que las políticas de *emergencia* suelen tender a transformarse en meros mecanismos de ajuste, desarticulación estatal, reforzando la orientación hacia la privatización parcial y la lógica de corto plazo, debilitando la idea de una planificación real, estratégica y sustentable.

La pandemia generó un impacto negativo que redujo los volúmenes transportados. A partir de 2021, se observa una recuperación donde los sectores dominantes siguen siendo los granos, minerales y materiales de construcción, los que representan más del 80% de la carga total. Hoy el ferrocarril es una pieza fundamental para muchas

UNR

cadena productivas argentinas, especialmente aquellas relacionadas con la exportación y la industria extractiva. Sin embargo, y de acuerdo con el Informe Estadístico Anual 2023 de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte), el total transportado por el ferrocarril alcanzó a 19,07 millones de toneladas (cifra que marca una caída del 21% respecto del año anterior y del 22% respecto al máximo alcanzado en 2021)

La relevancia del presente trabajo reside en poder situar el debate sobre el futuro de los ferrocarriles de carga dentro de una agenda de desarrollo productivo y territorial, donde la modernización del sistema no depende únicamente de la propiedad de las empresas, sino en la definición de un modelo de logística coherente, con una planificación a largo plazo, mecanismos eficientes de control público, y un marco regulatorio claro y estable en concordancia con una estructura productiva con nuevas demandas territorializadas que no se pueden dejar de atender y para las cuales el ferrocarril es un eslabón clave en el armado de cadenas productivas (petróleo y gas, minerales, granos).

De esta manera, el análisis de sistema ferroviario de cargas argentino contribuye a comprender los dilemas estructurales de política ferroviaria y su impacto en la competitividad del aparato productivo nacional.

Referencias Bibliográficas

- Aspiazu, D. (2002). Privatizaciones en la Argentina. La captura institucional del Estado. Realidad Económica N°189, IADE. pp. 8-16. <https://www.iade.org.ar/system/files/articulos/1-azpiazu.pdf>
- Barbero, J. A. (2010). La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño. Notas Técnicas IDB TN103. <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13697/la-logistica-de-cargas-en-america-latina-y-el-caribe-una-agenda-para-mejorar-su>
- Barbero J. y Bertranou, J. (2019) Las políticas de transporte en la Argentina Los años de la posconvertibilidad 2002- 2015. Editorial Biblos.
- Blanco, J. y Guzmán Vallejo, F (2025) El transporte en la encrucijada. Contextos y lógicas para pensar las actuales políticas de transporte en Argentina. Geografías del Sur. Boletín 12-Julio <https://idihcs.fahce.unlp.edu.ar/cig/geografias-desde-el-sur-2025/>
- Consejo Federal de Inversiones- CFI (2024) Estrategia Logística Cuyo. Transporte Ferroviario. Informe. https://cfi.org.ar/assets/docs/estrategias_logisticas/CUY-Info-CFI.pdf
- Kohon, J y Abad J. (2021) 25 años de concesiones ferroviarias en América Latina. BID. Monografías. <https://publications.iadb.org/es/25-anos-de-concesiones-ferroviarias-de-cargas-en-america-latina-que-anduvo-bien-que-anduvo-mal>
- Raposo, I.M. (2014) Una mirada actual al Ferrocarril de cargas en Argentina. Revista Transporte y Territorio /10 (2014) 33- 57. <https://doi.org/10.34096/rtt.i10.520>

- Secretaría de Transporte de la Nación (2023- 2024). Informe estadístico anual de cargas. Red Ferroviaria de Transporte de Carga [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2025-36557352-apn-gfgfcnrt - informe estadistico cargas 2024.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/if-2025-36557352-apn-gfgfcnrt_-_informe_estadistico_cargas_2024.pdf)

Fuentes

- Artículos periodísticos varios (La Capital, La Nación, Página/12, El Cronista, Clarín).
- Decreto Ley N° 525/24 de Emergencia Ferroviaria. Boletín Oficial de la República Argentina.
- Decreto N° 67/25 PEN- Pprocedimiento para la privatización total de Belgrano Cargas y Logística SA. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-67-2025-409308/texto>
- Ley N° 27.742 "Bases y Puntos de Partida para la Libertad de los Argentinos". Boletín Oficial de la República Argentina. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/310189/20240708>
- Resolución N° 1049/2025, Ministerio de Economía de la Nación. Boletín Oficial de la República Argentina. (<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/328802/20250724>)