

La reestructuración del ferrocarril de cargas, mediando cambios en las concesiones actuales.

RAPOSO, Isabel M. ¹; MALDONADO, Lucrecia ²

^{1,2} Instituto de Investigaciones Económicas- Facultad de Ciencias Económicas y Estadística- UNR.

Palabras claves: Ferrocarril; Cargas; Privatizaciones

INTRODUCCIÓN

El futuro del ferrocarril de cargas en Argentina es hoy una incógnita. En 1915 estaba entre los países con mayor kilometraje de líneas férreas en el mundo. Sin embargo, de 47000 km. de vías que llegó a tener promediando el siglo XX, comenzó el deterioro con la aparición del camión en tanto se dio su desmantelamiento progresivo. En 1991, ante la crítica situación financiera, se desarticuló el sistema y se licitaron los servicios de cargas a privados mediante seis empresas diferentes sin subsidios para operar. Algunas concesiones tuvieron dificultades y, tras el 2001, el Estado retomó parcialmente el control, articuló funciones y declaró interés en reactivar el ferrocarril. Tres concesiones continuaron (y caducaron tras 30 años -entre 2021y 2023-); en tanto, se avanza en un modelo de gestión que combine administración pública y operadores privados en competencia regulada y otros marcos contractuales. Se prepara la licitación y es posible desguace del Belgrano Cargas y Logística SA.



“El sistema ferroviario se interpreta como un componente estratégico para la logística nacional, la competitividad exportadora y la integración territorial”

OBJETIVOS/HIPÓTESIS

Identificar la evolución ferroviaria en el país, en particular de la última etapa de 30 años de vigencia del planteo privatizador en los servicios de cargas, las condiciones de la operatoria actual (infraestructura, servicios, tonelaje) y anticipar los cambios institucionales que condicionan a este segmento del sistema ferroviario, que es clave para avanzar en la reestructuración y mejoras de los servicios.

METODOLOGÍA / MATERIALES Y MÉTODOS

Trabajar la prospectiva sobre la direccionalidad del cambio y establecer áreas de conflictos y alteraciones. Se recurre a la revisión bibliográfica y el relevamiento de la normativa; se utilizan técnicas de diagnóstico y exploración en el análisis documental, relevamiento de datos oficiales y seguimiento de los avances recientes a través de periódicos y páginas especializadas.

ALGUNOS RESULTADOS

En los 90', se implementó la privatización sin marcos regulatorios adecuados ni controles efectivos provocando la fragmentación operativa, desinversión o pérdida de cobertura territorial. Hay avances de recuperación de la gestión estatal con Ley N° 27.132 (2015) de reactivación y se lanza Trenes Argentinos Cargas.

Operadores privados (concesiones vigentes)

Ferrosur Roca S.A. (ex Línea Roca) Buenos Aires – Sur de la pcia. Buenos Aires – Neuquén – Río Negro. Principales cargas: piedra, cemento, derivados del petróleo

Ferroexpreso Pampeano S.A. FEPSA (ex-FFCC Sarmiento y Mitre en la región pampeana) Córdoba – La Pampa – Buenos Aires – Santa Fe. Principales cargas: cereales, oleaginosas, subproductos.

Nuevo Central Argentino S.A. (NCA) (ex FFCC Mitre) Córdoba – Santa Fe – Buenos Aires. Principales cargas: granos, harina, aceite, contenedores.

Operador estatal– Trenes Argentinos Cargas

Línea Belgrano (ex FFCC Belgrano) Salta – Jujuy – Chaco – Santiago del Estero – Tucumán – Santa Fe – Buenos Aires. Principal carga: granos, azúcar, minerales, cemento.

Línea Urquiza (Red: ex-FFCC Urquiza) Entre Ríos – Corrientes – Misiones – Buenos Aires. Principal carga: piedra, arroz, madera, contenedores).

Línea San Martín (Red: ex-FFCC San Martín) Mendoza – San Luis – Córdoba – Buenos Aires, Principal carga: minerales, granos, combustibles

Figura 1. Serie Tonelada / Kilómetro.. Fuente : CNRT 2025.

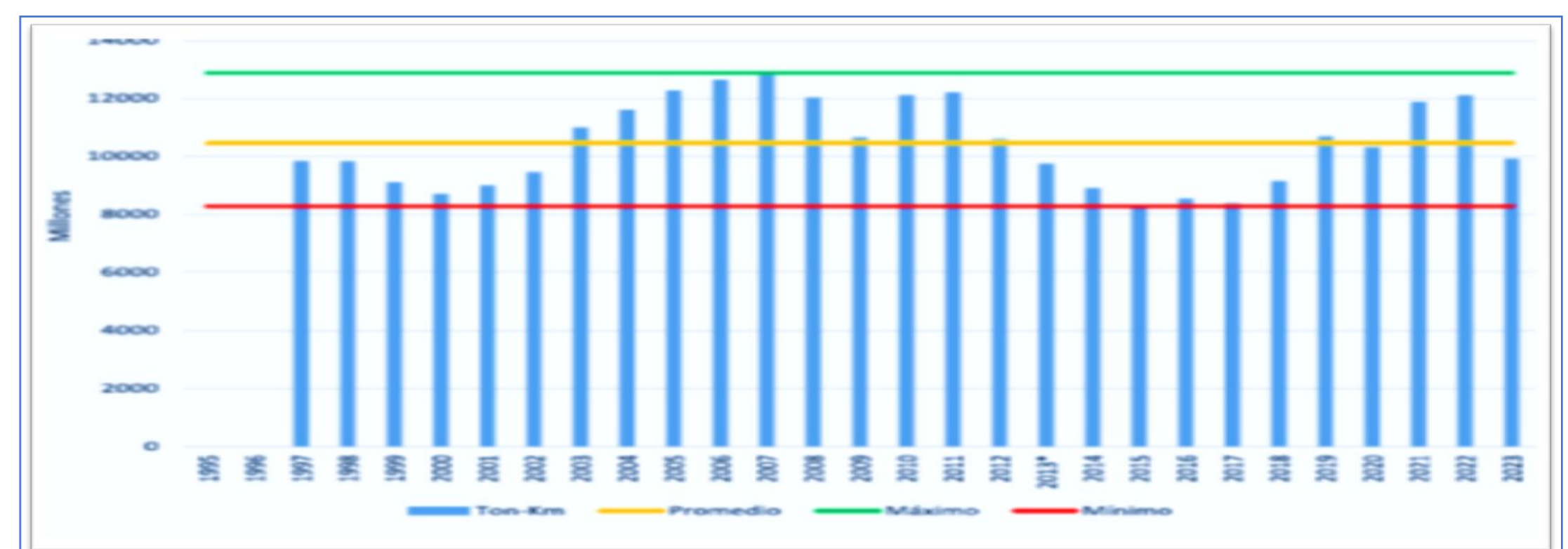


Tabla 1. Empresas ferroviarias de carga. Estado de situación presente.

| Concepto | FSR | FEP | NCA | TAC- Belgrano | TAC- Urquiza | TAC- San Martín | Total |
|-----------------|------|------|------|---------------|--------------|-----------------|-------|
| Red Total | 3181 | 5119 | 4554 | 7712 | 2741 | 5368 | 28675 |
| En explotación | 2041 | 2339 | 2359 | 3978 | 1111 | 2508 | 14332 |
| Personal | 1077 | 1013 | 1079 | 2158 | 605 | 1878 | 7810 |
| Vagones en uso | 2005 | 2171 | 3647 | 2980 | 1171 | 4143 | 16108 |
| Locomotoras uso | 39 | 54 | 95 | 61 | 13 | 97 | 360 |

Fuente: CNRT. Informe Estadístico actual 2023

En la actualidad, la iniciativa de privatización que promueve, el Dec. 67/2025 plantea nuevos riesgos jurídicos, logísticos y estratégicos y renuevan criterios operativos como el Open Access.

CONCLUSIONES

Hoy Ferrocarriles Argentinos (empresa pública- 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 seguridad. Recientemente, la transformación anunciada se inició con: 1-la privatización de la operadora estatal Belgrano Cargas y Logística (posibles tres unidades de negocio) y 2- extensión contractual a Nuevo Central Argentino SA. hasta 2032, adecuando las condiciones (sin licitación) para extender esta modalidad a las otras concesionarias. Se incorpora el Open Access y nuevos operadores.

DISCUSIÓN

Se reaviva el debate acerca de las posibilidades y ventajas de más o menos Estado: privatizaciones, sí /no. Con la sanción de la Ley Bases se habilitó al Ejecutivo avanzar en dirección a una mayor participación de capital privado en el sistema de cargas.