



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Expresar absoluto rechazo al inicio del proceso de privatización de la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas, también conocida como Belgrano Cargas, anunciado el miércoles 23 de octubre de 2024 por el gobierno nacional.

**Eduardo Tonioli
Mario Manrique
Ana María Ianni
Diego Giuliano
Blanca Osuna
Jorge Romero
Juan Manuel Pedrino
Carolina Gaillard
Micaela Morán
Carolina Yutrovic
Lorena Pokoik
Christian Zulli
Brenda Vargas Matyi
Carlos Cisneros
Eduardo Valdés**

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El día miércoles 23 de octubre el vocero presidencial, Manuel Adorni, anunció en conferencia de prensa que “producto de la Ley Bases, se procederá a privatizar la empresa estatal Belgrano Cargas y Logística SA, en lo que será la primera privatización de una empresa ferroviaria desde que asumió la administración del presidente Milei”.

También estuvo presente el titular de la Agencia de Transformación de Empresas Públicas, Diego Chaher, que explicó: “La empresa opera tres líneas ferroviarias que cubren un total de 7600 km, para cada una de las tres vamos a implementar siete procesos de concesión diferenciados; una concesión por la vía, con derecho a cobro de peaje, y que incluirá el traspaso de los empleados afectados a la misma; dos concesiones de locomotoras que permitirán incentivar la competencia, que incluya sus respectivos conductores; dos concesiones de vagones y dos de talleres que incluyan a los empleados asociados.” Y además aclaró: “El esquema propuesto es de concesión de infraestructura de acceso abierto, es decir que el concesionario de la misma tendrá la obligación de permitir el paso a todos los operadores que quieran transportar por esas vías. Las tierras y las vías continúan siendo propiedad del Estado Nacional.” Sin embargo, a su turno, el secretario de transporte de la Nación, Franco Mogetta, señaló: “Y la diferencia también con los '90 es que no existía la ley de Open Access, era una concesión integral. Lo que se está promoviendo ahora es justamente una competencia entre quienes operan los trenes, porque se debe garantizar el acceso abierto a cualquiera que quiera correr un tren por sobre la infraestructura que la administra otro privado”. Vale señalar que este último formato es abiertamente contrario al sistema de Open Access reconocido en nuestra legislación vigente, que establece claramente que la gestión de la infraestructura es potestad indelegable del Estado nacional.

La empresa estatal Belgrano Cargas y Logística S.A. opera las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza. Fue creada en mayo del año 2013 a

través del decreto 566/2013, a partir de que las concesiones de sus previos operadores privados fueron consideradas un fracaso para alcanzar objetivos de política económica general y para el desarrollo regional. Era tal el deterioro que sólo 45% de la traza era utilizable, los trenes andaban a 15 km/h y las toneladas transportadas se redujeron de 5 a 2,5 millones.

Uno de los argumentos presentados por el gobierno nacional para justificar este proceso de privatización y/o concesión es, en palabras del vocero presidencial, que “el límite de cantidad de toneladas que puede transportar el Belgrano Cargas se mantiene congelado desde el año 2009”. Resulta llamativa la elección de ese dato ya que precisamente puede constatarse con las estadísticas oficiales de acceso público que el año 2013 (cuando se crea la empresa pública) cerraba con un total de 4.126.969 toneladas transportadas por Belgrano Cargas y Logística SA, mientras que en el 2023 el número alcanzó las 7.157.536 toneladas (un 73% más).

Otro de los motivos esgrimidos por el gobierno nacional fue que “la distancia media transportada hoy en Argentina es de 500 km y es la misma de hace 50 años”. Una vez más, si nos remitimos a las estadísticas oficiales se puede observar que el año 2023 cerró con una distancia media de 527 km. Lo que omite decir Adorni es que justamente son las empresas del sector privado las que redondean hacia abajo ese número, ya que Ferrosur Roca S.A. arrojó 367 km, Ferro Expreso Pampeano S.A. 421 km y Nuevo Central Argentino SA 466 km, mientras que las líneas de la empresa estatal estuvieron en 662 km la San Martín, 693 km la Urquiza y 760 km la Belgrano.

Por último, la denominada “Oficina del Presidente de la República Argentina” al comunicar el anuncio hizo hincapié en la “planta sobredimensionada de 4.429 personas” que le atribuye al Belgrano Cargas. Con respecto a este punto, al chequear los estados contables de la empresa se puede apreciar que en el año 2015 la dotación de personal era de 4.598 personas, número que en 2023 marcó 4.650 empleados. Considerando que en 2015 la cantidad de toneladas transportadas fue de

2.526.255, la conclusión es que a la par de un aumento de más de 2 millones de toneladas transportadas por Belgrano Cargas, el personal creció solamente en 169 trabajadores (dando una relación aún menor de trabajadores por tonelada movilizada).

La historia del Belgrano Cargas es un caso testigo del daño generado con nuestros trenes durante el último proceso de privatización. Si el Estado se retira por completo de su rol en la renovación y mejoramiento de la infraestructura y en la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema ferroviario, corremos el riesgo de volver a repetir los mismos errores del pasado.

Por todo lo expuesto es que solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.

Eduardo Tonioli
Mario Manrique
Ana María Ianni
Diego Giuliano
Blanca Osuna
Jorge Romero
Juan Manuel Pedrino
Carolina Gaillard
Micaela Morán
Carolina Yutrovic
Lorena Pokoik
Christian Zulli
Brenda Vargas Matyi
Carlos Cisneros
Eduardo Valdés