H. Cámara de Diputados de la Nación

2026 – Año de la grandeza Argentina

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Expresar su profunda preocupación por la exclusión de los ramales ferroviarios C14 y C15 del Ferrocarril General Belgrano del conjunto de inversiones obligatorias previstas en la licitación para la concesión de los servicios ferroviarios de cargas, y solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, por intermedio de los organismos competentes, adopte las medidas necesarias para garantizar la incorporación de las obras de recuperación, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de ambos ramales como obligaciones exigibles al futuro concesionario, con mecanismos de financiamiento, plazos de ejecución y condiciones de cumplimiento que aseguren su efectiva realización.

Asimismo, solicitar que se arbitren las medidas necesarias para que los compromisos anunciados respecto de ambos corredores se traduzcan en instrumentos formales que garanticen su ejecución, atendiendo a su importancia estratégica para el desarrollo productivo, la competitividad, la integración territorial y la vinculación internacional de las provincias de Jujuy y Salta y de la región del Norte Grande.

María Inés Zigarán

Diputada Nacional

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto expresar la preocupación de esta Honorable Cámara ante la exclusión de los ramales ferroviarios C14 y C15 del Ferrocarril General Belgrano del esquema de inversiones obligatorias contemplado en la licitación para la concesión de los servicios ferroviarios de cargas, y solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que garantice su incorporación mediante compromisos concretos y exigibles de ejecución.

La cuestión reviste especial importancia para las provincias de Jujuy y Salta, cuyas economías mantienen una estrecha vinculación con estos corredores ferroviarios, tanto por su incidencia en el transporte de la producción como por su potencial para fortalecer la conexión con mercados nacionales e internacionales. La recuperación de ambos ramales constituye una necesidad estratégica para mejorar la infraestructura logística del norte argentino y generar condiciones más favorables para el desarrollo de sus actividades productivas.

La logística es un componente central de la competitividad económica. Los costos y las condiciones del transporte inciden directamente en la rentabilidad de las actividades productivas, en el precio de los bienes, en la capacidad de acceder a nuevos mercados y en las posibilidades de atraer inversiones. En una región alejada de los principales puertos y centros de consumo del país, disponer de una infraestructura ferroviaria adecuada resulta particularmente relevante para reducir las desventajas que enfrentan sus productores.

En este contexto, preocupa que la recuperación de los ramales C14 y C15 haya sido contemplada como una inversión optativa y no como una obligación contractual del futuro concesionario. De acuerdo con la información difundida por medios nacionales y provinciales, los pliegos prevén que las intervenciones sobre estos corredores queden

sujetas a decisiones posteriores, circunstancia que genera incertidumbre respecto de su efectiva realización y de los plazos en que podrían concretarse.

La diferencia entre una inversión optativa y una obligación exigible no es meramente formal. En una concesión de largo plazo, la ausencia de compromisos específicos puede determinar que las intervenciones sobre determinados sectores de la red queden postergadas frente a otras prioridades comerciales. Según las informaciones periodísticas, el horizonte previsto para la concesión es de cincuenta años, por lo que las condiciones establecidas en el proceso licitatorio pueden tener consecuencias duraderas sobre las oportunidades de desarrollo de las economías regionales.

La preocupación expresada no se limita a una discusión sobre el modelo de gestión ferroviaria, sino que se concentra en la necesidad de garantizar que la reorganización del sistema contemple las inversiones indispensables para sostener la conectividad y la competitividad de las provincias del norte argentino.

En relación con el ramal C15, su importancia para Jujuy se vincula directamente con la actividad azucarera, agrícola, forestal y petrolera, así como con las perspectivas de desarrollo de la minería del cobre y de nuevos centros logísticos provinciales. Su trazado conecta Perico, San Pedro, Ledesma y Yuto, en territorio jujeño, con Pichanal y Salvador Mazza, en Salta, donde existe continuidad potencial hacia la red ferroviaria boliviana.

El tramo comprendido entre Perico y Ledesma integra el denominado Corredor del Azúcar, en cuya área de influencia se encuentran los ingenios Ledesma, La Esperanza y Río Grande. La infraestructura ferroviaria también podría contribuir a recuperar alternativas de transporte para otras producciones regionales y favorecer una mayor articulación entre los centros productivos de Jujuy y el noreste salteño.

Sin embargo, la posibilidad de aprovechar ese potencial requiere resolver las deficiencias de infraestructura que presenta el ramal. El relevamiento técnico aportado identifica sectores con vías en mal estado de conservación, necesidad de recambio de

durmientes, desnivelaciones, puentes provisorios y tramos que requieren intervenciones prioritarias para garantizar condiciones adecuadas de circulación. También señala que parte del recorrido se encuentra desactivado, lo que evidencia la necesidad de una estrategia de recuperación integral y planificada.

Estas condiciones demuestran que no alcanza con mantener la posibilidad de realizar inversiones en el futuro. Se requiere establecer obligaciones claras que permitan programar y ejecutar las obras necesarias para recuperar la operatividad del corredor, conforme a las evaluaciones técnicas correspondientes.

Por su parte, el ramal C14 constituye una conexión estratégica para la actividad minera de la Puna y para la vinculación ferroviaria con Chile, con potencial para fortalecer los corredores de integración bioceánica. Su recuperación y mejoramiento resultan relevantes para facilitar el transporte de minerales e insumos, ampliar las alternativas logísticas y contribuir a la inserción internacional de la producción regional.

La importancia de ambos ramales trasciende, por lo tanto, los límites de cada provincia y los intereses de un sector económico en particular. La actividad minera, la agroindustria, la producción agrícola, la industria manufacturera y los servicios asociados dependen, en distinta medida, de la existencia de infraestructura que permita movilizar cargas en condiciones competitivas. A su vez, una mayor disponibilidad de transporte ferroviario puede favorecer la integración de cadenas productivas y ampliar las oportunidades de empleo e inversión.

La recuperación de estos corredores también debe analizarse desde una perspectiva federal. Las decisiones sobre infraestructura de transporte tienen efectos sobre la distribución territorial de las oportunidades de desarrollo. Por ello, la planificación de las inversiones no debería limitarse exclusivamente a la rentabilidad inmediata de cada tramo, sino contemplar su contribución a la integración regional, la competitividad de las economías provinciales y la conexión de los centros productivos con los mercados nacionales e internacionales.

La preocupación por esta situación ha dado lugar a un reclamo convergente de los gobiernos provinciales de Jujuy y Salta, cámaras empresariales, representantes de los sectores industriales, agropecuarios y mineros, y referentes técnicos de la región. Asimismo, se han expresado las uniones industriales del Norte Grande en favor de incorporar ambos ramales entre las inversiones obligatorias de la concesión.

En Jujuy, el Gobierno provincial respaldó el planteo y avanzó en el trabajo conjunto con representantes del Colegio de Ingenieros para elaborar propuestas técnicas orientadas a garantizar el mantenimiento y la operatividad de los corredores. Las entidades empresariales provinciales también advirtieron sobre la necesidad de reducir los costos logísticos y fortalecer la infraestructura que acompaña el desarrollo productivo.

En Salta, el reclamo fue impulsado por el Gobierno provincial y acompañado por entidades representativas de la minería, la industria, el agro y el comercio. Los planteos realizados ante las autoridades nacionales procuran que la recuperación de ambos ramales cuente con garantías efectivas y no dependa exclusivamente de acuerdos posteriores con la empresa adjudicataria.

En este marco, las informaciones publicadas el 21 y 22 de octubre de 2026 dieron cuenta de compromisos anunciados por el Gobierno nacional para avanzar mediante mecanismos diferenciados: una adenda a la licitación para establecer la obligatoriedad de las obras del C14 y la búsqueda de financiamiento internacional para la recuperación del C15. Si bien estos anuncios representan una instancia relevante dentro de las gestiones realizadas, al momento de la información relevada todavía restaba formalizar los instrumentos correspondientes y precisar las condiciones para concretar las inversiones.

Por esa razón, resulta necesario sostener el reclamo hasta que las medidas anunciadas se traduzcan en compromisos documentados, con responsabilidades definidas, mecanismos de financiamiento y plazos verificables. En particular, la búsqueda de financiamiento para el C15 debe estar acompañada de un esquema que permita

asegurar la realización efectiva de las obras y no constituir únicamente una expectativa de inversión futura.

La proximidad de las etapas decisivas del procedimiento licitatorio refuerza la necesidad de adoptar medidas oportunas. Las condiciones que se establezcan deben permitir que la recuperación de ambos ramales forme parte de una planificación concreta, compatible con las necesidades productivas de la región y con una perspectiva de desarrollo de largo plazo.

No se trata solamente de recuperar vías ferroviarias, sino de garantizar infraestructura estratégica para que las provincias del norte argentino puedan aprovechar sus capacidades productivas, mejorar sus condiciones de competitividad y ampliar sus posibilidades de integración comercial. Postergar indefinidamente estas inversiones significaría prolongar las dificultades logísticas que afectan a la región y limitar oportunidades de desarrollo que requieren previsibilidad y planificación.

En consecuencia, corresponde solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que arbitre las medidas necesarias para incorporar los ramales C14 y C15 como obras obligatorias dentro del proceso de concesión del Ferrocarril Belgrano, con compromisos exigibles de ejecución y financiamiento. Asimismo, resulta indispensable que los anuncios efectuados respecto de ambos corredores se formalicen en instrumentos que permitan verificar su cumplimiento.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de resolución.