

Fecha, 10 Mes. 2026

Partido de la
RECONQUISTA 

Salta, 26 de septiembre de 2026

Señor Ministro de Economía de la Nación
Lic. Luis Andrés Caputo

S _____ / _____ D

Ref.: Licitación de la Línea General Belgrano y preservación del corredor ferroviario salteño

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a usted, en representación del Partido de la Reconquista de Salta y de su bloque legislativo provincial, para solicitar que el Ministerio de Economía revise las condiciones de la licitación de la Línea General Belgrano en lo relativo al corredor ferroviario salteño, en particular la conexión internacional por el ramal C15 hasta Pocitos y la salida al Pacífico por el ramal C14 hasta Socompa. La red que se concesiona conserva un valor estratégico para la integración regional, el transporte de cargas y la posibilidad de prestar servicios de pasajeros. Sin obligaciones precisas de inversión y preservación, las decisiones de la presente licitación pueden condicionar durante décadas su recuperación.

En marzo de 2015, FONPLATA aprobó el Proyecto de Integración Ferroviaria Argentino Boliviana para el Desarrollo Económico y Regional, ramal C15 del Ferrocarril General Belgrano, orientado a restablecer el vínculo ferroviario entre el norte argentino y el sur de Bolivia. Por el Decreto 863/2015, del 19 de mayo, la Nación aprobó el modelo de contrato de préstamo ARG-23/2015 por hasta USD 35 millones para financiar parcialmente ese proyecto; el contrato fue suscripto el 25 de junio de 2015. La recuperación de esta conexión constituyó, por tanto, una decisión de inversión identificable del Estado nacional.

El 21 de diciembre de 2015, los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay suscribieron la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos. Reconocieron a las ferrovías como parte de la infraestructura de integración y acordaron estudiar el funcionamiento de los distintos modos de transporte y mejorar la facilitación fronteriza. La iniciativa concreta de trazado que menciona la declaración se refiere a un corredor carretero que atraviesa Tartagal, Jujuy y Salta; la declaración no sustituyó ni originó el préstamo del C15, suscripto seis meses antes, y Bolivia no fue firmante. Ambos instrumentos son antecedentes complementarios de la política de integración regional.

La trayectoria posterior del financiamiento del C15 obliga a formular una observación específica. En noviembre de 2018, la Resolución 1033/2018 del Ministerio de Transporte dejó



RE-2026-94388615-APN-DGDYD#JGM
Escaneado con CamScanner

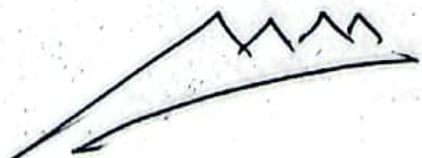
sin efecto la licitación internacional destinada a su rehabilitación, con el argumento de revisar el proyecto y estudiar una intervención integral entre Pichanal y Pocitos. En junio de 2019, el Decreto 446/2019, firmado por Gabriela Michetti en ejercicio del Poder Ejecutivo, Marcos Peña y Nicolás Dujovne, aprobó la modificación del préstamo ARG-23/2015 para financiar parcialmente el Proyecto de Mejoramiento de la Conectividad Ferroviaria a Constitución del Ferrocarril Belgrano Sur, en Buenos Aires; el acuerdo modificatorio se suscribió en agosto de ese año. De este modo, la obra original no se concretó mediante aquella licitación y el financiamiento previsto para el C15 cambió de destino.

En la licitación actual de la Línea General Belgrano, el listado de obras obligatorias prevé en territorio salteño las obras LGB5 y LGB6 sobre el ramal C. La primera comprende el mejoramiento liviano de 3,063 km entre Rosario de la Frontera y Metán; la segunda, el mejoramiento liviano de 80,997 km entre Metán y General Güemes, junto con intervenciones en pasos a nivel y cambios de vía y la terminación de trabajos de infraestructura en el nodo Güemes. En conjunto son 84,060 km de mejoramiento liviano en el ramal C. El pliego atribuye a estas obras una incidencia del 0,29 % y del 7,68 %, respectivamente, sobre el monto del fideicomiso; esas incidencias no constituyen por sí mismas una estimación del costo en pesos. El listado no incluye la rehabilitación del C15 entre Embarcación y Pocitos ni una obra obligatoria que garantice la recuperación de la conexión ferroviaria con Bolivia.

La distribución prevista para las ocho obras obligatorias también merece revisión: el Anexo VII asigna a la circunvalación ferroviaria de Santa Fe el 75,83 % del monto del fideicomiso correspondiente a la Línea Belgrano, mientras que las obras LGB5 y LGB6 en Salta representan en conjunto el 7,97 %. Solicitamos que el Ministerio explique los criterios de asignación y determine si los recursos previstos alcanzan para preservar y desarrollar las conexiones internacionales del norte.

La documentación licitatoria identifica como no operativo, «SIN CIRC», el tramo C15 entre Embarcación y Pocitos, de 144,533 km. El pliego técnico establece que el concesionario no estará obligado a reacondicionar, reabrir ni utilizar los tramos no operativos al momento de la toma de posesión, salvo los comprendidos en obras obligatorias u optativas. En las cláusulas examinadas tampoco se advierte una obligación específica de inspección periódica, vigilancia y protección patrimonial de ese sector «SIN CIRC». Corresponde aclarar en el contrato de concesión y las condiciones generales qué deberes de custodia y denuncia asumirá el concesionario y cuáles permanecerán a cargo del Estado.

La falta de inversión exigible y de una asignación expresa de responsabilidades de custodia genera un riesgo concreto de deterioro progresivo y pérdida del activo ferroviario. La sustracción de rieles, elementos de vía y estructuras, así como las ocupaciones de terrenos e instalaciones, pueden encarecer o impedir la futura reapertura. La preocupación tiene antecedentes comprobables: el Ministerio Público Fiscal informó condenas por robo de rieles del ramal C25 y contrabando a Bolivia, y documentó separadamente un intento de extracción de rieles cerca de Coronel Cornejo, en el corredor del C15. Los hechos del C25 no deben confundirse con los del C15, pero muestran el riesgo real que enfrentan los activos ferroviarios fuera de circulación.



RE-2026-94388615-APN/DGDYD/JGM

También preocupa el estándar de mantenimiento previsto para los tramos operativos de Salta con potencial para servicios de pasajeros. En trocha angosta, la Clase II admite una velocidad máxima de 40 km/h para pasajeros, frente a 60 km/h en Clase III; se trata de límites técnicos y no de velocidades garantizadas en cada sector. El anexo técnico asigna Clase II a Metán-General Güemes, a buena parte del C15 operativo y a sectores del C14. A la vez, el pliego dispone que el concesionario no estará obligado a elevar los estándares de vía para posibilitar, optimizar o viabilizar servicios de pasajeros más exigentes que los de cargas. Esta combinación puede limitar la utilidad de futuros servicios de pasajeros y justifica definir qué tramos estratégicos deberían mantenerse o adecuarse al menos a Clase III, atendiendo a las condiciones técnicas particulares de cada traza.

Aunque el pliego admite la circulación de operadores habilitados de pasajeros en los tramos aptos, no obliga al concesionario a mejorar la vía para ese fin. Consideramos necesario preservar, mediante reglas explícitas de capacidad y compatibilidad técnica, la posibilidad de prestar servicios metropolitanos e interurbanos, incluidos los corredores Salta-General Güemes, hacia Campo Quijano y el norte provincial cuando la infraestructura lo permita. Ello comprende criterios verificables para la asignación de ventanas de circulación, el uso de andenes y estaciones y la compatibilidad de las obras nuevas con servicios mixtos, sin exigir que el concesionario de la vía opere por sí mismo trenes de pasajeros.

El pliego reconoce el acceso abierto y prohíbe discriminar a otros operadores, incluso cuando el concesionario utilice material rodante propio. También exige publicar capacidad disponible y comprometida en ramales troncales. En atención a la posible coincidencia de intereses entre administrador de la vía y operador de cargas, solicitamos mecanismos de verificación independientes de las ventanas asignadas, los rechazos de acceso y los peajes efectivamente cobrados, para asegurar que productores y operadores de menor escala puedan utilizar la infraestructura en igualdad de condiciones.

Por otra parte, el Decreto 67/2025 previó la concesión de uso de los talleres ferroviarios como unidad diferenciada, mientras que la Resolución 1350/2026 convocó esta licitación para vías e inmuebles aledaños, con opción de compra de material rodante. Corresponde aclarar cuándo y bajo qué condiciones se adjudicarán los talleres vinculados a la Línea Belgrano y cómo se garantizará el acceso equitativo al mantenimiento de la flota durante la transición y a lo largo de la concesión. No corresponde presumir que los talleres hayan quedado definitivamente excluidos del proceso de privatización.

La provincia y los municipios atravesados por la red tienen interés directo en la conservación de pasos a nivel, la protección de instalaciones y las interferencias urbanas. Solicitamos un mecanismo formal de información y participación en el seguimiento de las obras y del estado del corredor, con intervención de los organismos nacionales competentes y sin alterar sus facultades de control.

El ramal C14 hasta Socompa proporciona la conexión ferroviaria hacia Chile y forma parte de la articulación internacional que a los salteños nos interesa preservar. Su clasificación como operativo no equivale a una obligación general de renovarlo ni a garantizar una capacidad futura determinada. La planificación de las obras y del mantenimiento en los

RE-2026-94388615-APN-DGDYD-MGM

corredores salteños debe examinar conjuntamente la salida al Pacífico, el vínculo con Bolivia y sus conexiones interiores, para que los tramos que hoy permanecen sin circulación no pierdan definitivamente su función de red.

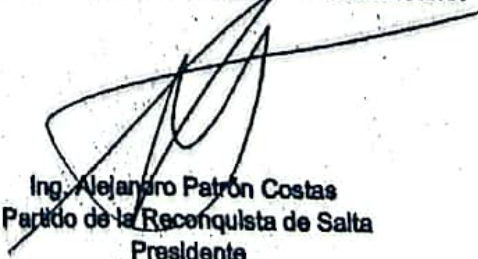
Por lo expuesto, solicitamos:

1. Incorporar al contrato la obligación de elaborar, antes de la toma de posesión y con constatación conjunta del concedente y el concesionario, un inventario físico, georreferenciado y documentado de los tramos «SIN CIRC». El relevamiento deberá identificar, por progresiva, los límites y la situación de ocupación de la zona de vías; rieles, durmientes, fijaciones y aparatos de vía; terraplenes, alcantarillas, puentes y demás obras de arte; estaciones, edificios, instalaciones de señalamiento y toda otra infraestructura ferroviaria existente, con su estado de conservación y faltantes. El contrato deberá asignar expresamente los deberes posteriores de inspección periódica, custodia, prevención de intrusiones, denuncia inmediata de sustracciones y ocupaciones y rendición pública de incidencias, diferenciando las responsabilidades del concesionario, del concedente y de los organismos de control.
2. Elaborar un informe sobre el estado físico y de ocupación del C15 entre Embarcación y Pocitos, por progresiva; el material faltante, los puentes y obras de arte comprometidos, las ocupaciones existentes y las medidas adoptadas para proteger y recuperar el patrimonio.
3. Revisar la clasificación de mantenimiento de los tramos salteños con potencial para pasajeros y evaluar técnicamente su adecuación al menos a Clase III, identificando las obras necesarias, su financiación y la autoridad responsable de ejecutarlas.
4. Instituir una instancia de intercambio con la provincia de Salta y los municipios ferroviarios para el seguimiento de obras, seguridad en cruces, conservación de la infraestructura y protección de la zona de vías.
5. Informar si existe un proyecto actualizado, cronograma y fuente de financiamiento para restablecer la circulación hacia Pocitos y la conexión con Bolivia, indicando la situación de los estudios y compromisos vinculados a los compromisos asumidos en la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos de 2015.
6. Publicar un plan integral de preservación y recuperación del corredor ferroviario salteño de interés bioceánico, con metas verificables, responsables institucionales y mecanismos de seguimiento.

Sin otro particular, agradeciéndole desde este momento la atención que preste a nuestra solicitud quedamos a la espera de su respuesta, lo saludamos a usted atentamente.



Ing. José Miguel Gauflin
Diputado Provincial
Bloque Partido de la Reconquista



Ing. Alejandro Patrón Costas
Partido de la Reconquista de Salta
Presidente

Retomemos el rumbo



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
Año de la Grandeza Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número: RE-2026-94388615-APN-DGDYD#JGM

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 28 de Septiembre de 2026

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.09.28 12:27:36 -03:00

JOSE MIGUEL GAUFFIN
20127127361
-

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2026.09.28 12:27:36 -03:00