

# El gobierno avanza en la privatización de Intercargo

25/02/2026



La inminente licitación de Intercargo, la empresa estatal que ha mantenido un dominio histórico sobre los servicios de rampa en los aeropuertos del país, representa no solo un movimiento financiero, sino un cambio de paradigma en la eficiencia operativa de la infraestructura aeroportuaria.

Según la información que pudo recabar la Agencia Noticias Argentinas, el Gobierno Nacional lanzará este viernes, la licitación nacional e internacional por el 100% de las acciones de la compañía. El proceso se formaliza al límite del plazo establecido por la Resolución 1067/2025.

Sin embargo, la valuación, encargada a la consultora Deloitte, generó un intenso debate técnico en los despachos oficiales:

Por un lado el tema del Flujo de Fondos Descontado (DCF), una metodología que proyecta la capacidad de generar caja a futuro, fijó el valor de la empresa en 30,1 millones de dólares. Es el criterio que el Ministerio de Economía

considera más realista para atraer inversores en un mercado en proceso de desregulación.

En cuanto al enfoque Patrimonial y de Mercado, otras tasaciones arrojaron valores significativamente superiores, situándose entre los 55 y 61 millones de dólares. No obstante, estas cifras no reflejan el impacto de la pérdida de exclusividad que sufrirá la firma.

El valor final se ve condicionado por la rescisión del contrato de exclusividad que Intercargo ostentaba desde 1990. Al abrirse el juego a nuevos operadores, el «negocio asegurado» desaparece, obligando a la empresa a competir por primera vez en igualdad de condiciones.

La historia de Intercargo, ha estado signada por cambios de manos y polémicas políticas. Su origen se remonta al año 1990, cuando fue creada bajo la órbita de la Fuerza Aérea Argentina mediante la Resolución 7417. Durante la década de los 90, fue privatizada y quedó vinculada al grupo económico de Alfredo Yabrán.

Tras una serie de crisis financieras y disputas legales, la empresa regresó al control estatal. En 2012, bajo la gestión de Cristina Fernández de Kirchner, la agrupación política La Cámpora asumió un control operativo total de la firma, consolidando un esquema de cuasi monopolio que solo permitía la «autoprestación» a aerolíneas con infraestructura propia (como Aerolíneas Argentinas o American Airlines).

Con la Resolución 49/2024, el actual Gobierno puso fin a la exclusividad, permitiendo que terceras empresas soliciten habilitaciones para prestar servicios de rampa, lo que sentó las bases para el proceso de venta que concluye esta semana.

El mercado sigue de cerca los nombres que podrían pujar por el control de la operación de rampa en los nodos de Aeropuertos Argentina.

Paolini Grúas (División Escalum), es una firma nacional, especializada en logística pesada, que ya cuenta con habilitaciones para operar y se perfila como un competidor local con experiencia en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Alyzia (Grupo Francés), es una compañía con vasta trayectoria en el mercado europeo de handling y hospitalidad. Su interés representaría la entrada de estándares de seguridad y eficiencia operativa de nivel global.

La hoja de ruta para la privatización está definida de la siguiente manera:

27 de febrero de 2026: Llamado oficial a licitación.

29 de mayo de 2026: Apertura de sobres con las ofertas económicas.

13 de julio de 2026: Adjudicación de la empresa al ganador.

21 de julio de 2026: Firma definitiva del contrato de transferencia.

Este proceso es una pieza maestra en la desregulación del sector aerocomercial. La gran incógnita para el mercado es si los potenciales compradores estarán dispuestos a pagar el valor fijado por Deloitte ante un escenario donde la competencia será feroz y ya no habrá un contrato de exclusividad que garantice el retorno de la inversión.