



Los ferrocarriles de carga en argentina

A principios de los '90 se concesionó la explotación de los ferrocarriles de carga en nuestro país. La red concesionada es la siguiente (datos al 2007).

- a) Ferroexpreso Pampeano: 5.119 espacio kilómetros, de los que 1.910 km pertenecen a la red troncal y 3.209 km al resto de la red.
- b) Nuevo Central Argentino: 4.750 kilómetros, de los 1.620 km pertenecen a la red troncal y 3.130 km al resto de la red.
- c) Ferrosur Roca: 3.145 kilómetros, de los cuales 1.251 km pertenecen a la red troncal y 1.894 km al resto de la red.
- d) ALL Central: 5.690 kilómetros, de los cuales 1.884 km pertenecen a la red troncal y 3.806 km al resto de la red.
- e) ALL Mesopotámico: 2.704 kilómetros, de los cuales 1.128 pertenecen a la red troncal y 1.576 al resto de la red.
- f) Belgrano Cargas: 7.347 kilómetros, de los cuales 5.053 pertenecen a la red troncal y 2.294 km al resto de la red.

En total la red está constituida por 28.755 kilómetros, de los cuales 12.846 km pertenecen a la red troncal y 15.909 km al resto de la red.

Veamos en primer lugar como ha sido el desempeño de los ferrocarriles de cargas en los últimos años (siempre hay que tener presente que cuando se concesionaron las distintas líneas al sector privado, a principios de los '90, los ferrocarriles transportaban 8 millones de toneladas):

2002	17,4 millones tn
2003	20,6 millones tn
2004	21,7 millones tn
2005	23,4 millones tn
2006	24,0 millones tn
2007	24,9 millones tn
2008	23,9 millones tn
2009	20,7 millones tn

Veamos la cifra del 2009 por ferrocarril:





a) Ferroexpreso Pampeano: transportó 2,95 millones de toneladas.

b) Ferrosur Roca: transportó 5,14 millones de toneladas.

c) ALL Mesopotámico: transportó 787 mil toneladas.

d) Nuevo Central Argentino: transportó 7,25 millones de toneladas

e) ALL Central: transportó 3,51 millones de toneladas.

f) Belgrano Cargas: transportó 1,10 millones de toneladas.

Veamos las cifras en toneladas/kilómetros, también para el año 2009:

a) Ferroexpreso Pampeano: transportó 1,330 millones de tn/km.

b) Ferrosur Roca: transportó 1.877 millones de tn/km.

c) ALL Mesopotámico: transportó 424 millones de tn/km.

d) Nuevo Central Argentino: transportó 3,520 millones de tn/km.

e) ALL Central: transportó 2,560 millones de tn/km

f) Belgrano Cargas: transportó 938 millones de tn/km

En total todas las líneas transportaron 10.649 millones de tn/km.

En el 2006 todas las líneas transportaron alrededor de 12.636 millones de tn/km.

Otros datos de interés son los siguientes:

La distancia media del FEPSA es de 451 kilómetros.

La distancia media del Ferrosur Roca de 365 kilómetros.

La distancia media del ALL Mesopotámico es de 538 kilómetros.

La distancia media del NCA es de 485 kilómetros.

La distancia media del ALL Central es de 730 kilómetros.

La distancia media del Belgrano Cargas es de 850 kilómetros.

Los ingresos en pesos durante el 2009 fueron los siguientes:

a) Los del FEPSA fueron 149 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,11 pesos por tonelada/kilómetro.





- b) Los del Ferrosur Roca fueron 192 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,10 pesos por tonelada/kilómetro.
- c) Los del ALL Mesopotámico fueron 34 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,08 pesos por tonelada/kilómetro.
- d) Los del NCA fueron 297 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,08 pesos por tonelada/kilómetro.
- e) Los del ALL Central fueron 192 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,07 pesos por tonelada/kilómetro.
- f) Los del Belgrano Cargas fueron 74 millones de pesos. La tarifa media fue de 0,08 pesos por tonelada/kilómetros.

El ingreso de todas las líneas de ferrocarriles de carga durante el año pasado fue de 938 millones de pesos, es decir alrededor de 246 millones de dólares.

Del total transportado de 20,7 millones de toneladas en el 2009, esta es la clasificación según el producto transportado:

- a) Granos, subproductos y aceites: se transportaron 10,82 millones de toneladas, con una participación del 52,2% en la carga total. La mayor participación le correspondió al NCA con 4,76 millones de toneladas; en segundo lugar al FEPSA con 2,86 millones; en tercer lugar al ALL Central con 1,96 millones; el cuarto lugar al Belgrano Cargas con 863 mil toneladas; el quinto lugar al Ferrosur Roca con 202 mil y el sexto lugar al ALL Mesopotámico con 182 mil.
- b) Piedra: se transportaron 3,19 millones de toneladas, con una participación del 15,4% en la carga total. La mayor participación le correspondió al Ferrosur Roca con 2,62 millones de toneladas; el segundo lugar al NCA con 281 mil toneladas; el tercer lugar al ALL Central con 251 mil y el cuarto lugar al ALL Mesopotámico con 38 mil.
- c) Materiales de construcción: se transportaron 1,72 millones de toneladas, con una participación del 8,3% en la carga total. La mayor participación le correspondió al Ferrosur Roca con 1,39 millones de toneladas; el segundo lugar al ALL Central con 207 mil; el tercer lugar al Belgrano Cargas con 68 mil; el cuarto lugar al ALL Mesopotámico con 26 mil y el quinto lugar al NCA con 25 mil.
- d) Minería: se transportaron 855 mil toneladas, con una participación de 4,1% en la carga total. La mayor participación le correspondió al NCA con 592 mil toneladas; la segunda al Ferrosur Roca con 159 mil y el tercer lugar al ALL Mesopotámico con 104 mil.
- e) Otros productos: se transportaron 2,86 millones de toneladas, con una participación de 13,8% en la carga total. La mayor participación le correspondió al NCA con 1,4 millones de toneladas; el segundo lugar al ALL Central con 844 mil; el tercer lugar al Ferrosur Roca con 309 mil; el cuarto lugar al Belgrano Cargas con 172 mil y el quinto lugar al ALL Mesopotámico con 128 mil.
- f) Petróleo y derivados químicos: se transportaron 875,229 toneladas, con una participación del 4,2% en la carga total. La mayor participación le correspondió al Ferrosur Roca con 454.470 toneladas; el segundo lugar al ALL Central con 228.501; el tercer lugar al ALL Mesopotámico con 99.268 toneladas y el cuarto lugar al FEPSA con 92.990 toneladas.
- g) Siderúrgicos: se transportaron 273,593 toneladas, con una participación de 1,3% en la carga total. La mayor participación le correspondió al NCA con 191.499 toneladas; el segundo lugar al ALL Mesopotámico con 66.366 y en tercer lugar al ALL Central con 15.759.





h) Forestales: se transportaron 143,504 toneladas por el ferrocarril ALL Mesopotámico, con una participación de 0,7% en la carga total.

Como se deduce de las cifras anteriores, las cargas granarias son fundamentales para el transporte por ferrocarril y, por lo tanto, hay una dependencia de la actividad ferroviaria de la producción agrícola.

La producción granaria de la República Argentina, que se estima que habría sido de alrededor de 90 millones de toneladas en la campaña 2009/10, podría llegar a cerca de 120 millones de toneladas en el término de diez años. Este incremento de alrededor de 30 millones de toneladas se desarrollaría, fundamentalmente, en regiones de Noroeste y Nordeste del territorio nacional. Es por ello que es sumamente importante analizar la operatividad de los ferrocarriles que sirven en esas áreas, ya que las mismas se encuentran a distancias hasta los puertos aladaños a Rosario que van desde los 600 a 1.200 kilómetros, y es por esos puertos desde donde se embarca el 77% de la exportación de granos y subproductos de nuestro país. De hecho, hoy gran parte de la producción agrícola de las mencionadas regiones se transporta en camión y una parte menor utilizando las vías del ferrocarril Nuevo Central Argentino (NCA) y el Belgrano Cargas. En este último sentido, tiene una importancia estratégica la habilitación del tramo del NCA, ya terminado, que va desde Villa del Rosario (provincia de Córdoba) hasta Sebastián Elcano, tramo que tiene una extensión de aproximadamente 170 kilómetros.

El ferrocarril NCA tiene en la región Noroeste una de sus principales líneas, la que partiendo de Tucumán, y pasando por la Banda (provincia de Santiago del Estero) y Forres en esa última provincia, se introduce en la provincia de Santa Fe a la altura de Ceres, luego la Rubia, Gálvez, Puerto San Martín y Rosario. Esta vía, que se utiliza para el transporte de cereales, especialmente soja, también es utilizada para el transporte de mineral de cobre que se carga en Tucumán, pero que tiene origen en la mina de Bajo La Alumbrera (provincia de Catamarca). Las actividades de Minera Alumbrera comenzaron en octubre de 1997. A través de un mineraloducto se lleva el concentrado de cobre desde Catamarca hasta Cruz del Norte en la provincia de Tucumán. Desde ese lugar se transportan hasta Puerto San Martín alrededor de 800.000 toneladas al año, con una carga promedio de alrededor de 70.000 toneladas por mes. El otro ferrocarril que sirve a la zona norte de nuestro país es el Belgrano Cargas. Este ferrocarril, integró en el pasado, desde la década del veinte, los llamados ferrocarriles del Estado. El 1° de octubre de 1993 inicia las operaciones como «Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A.», propiedad del Estado Nacional. A partir del 16 de noviembre de 1999 fue entregado en concesión a la empresa «Ferrocarril Belgrano Cargas S.A.» y en los últimos años pasó a ser operado y gerenciado por la Sociedad Operadora de Emergencia S.A. (SOESA).

Veamos algunos datos publicados por la Gerencia de Concesiones Ferroviarias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte:

Tonelaje Transportado

1994	1,13 millones tn
1995	1,36 millones tn
1996	1,56 millones tn
1997	1,65 millones tn





1998	1,74 millones tn
1999	1,34 millones tn
2000	1,38 millones tn
2001	1,14 millones tn
2002	0,81 millones tn
2003	0,92 millones tn
2004	0,83 millones tn
2005	0,77 millones tn
2006	0,55 millones tn
2007	0,76 millones tn
2008	0,94 millones tn
2009	1,10 millones tn

En los últimos años ha logrado una mejora y, como hemos visto más arriba, en el 2009 ha transportado 1,10 millones de toneladas.

Si consideramos las toneladas/kilómetros transportadas, estos son los números:

1994	747 millones
1995	1.021 millones
1996	1.294 millones
1997	1.541 millones
1998	1.546 millones
1999	1.220 millones
2000	1.301 millones
2001	1.175 millones
2002	880 millones
2003	982 millones





2004	882 millones
2005	808 millones
2006	590 millones
2007	739 millones
2008	790 millones
2009	938 millones

En los últimos años ha habido una ligera recuperación y en el 2009, como hemos visto más arriba se transportaron 938 millones de toneladas/kilómetros. Es un objetivo de las autoridades nacionales el aumentar las inversiones sobre este ferrocarril y en ese sentido, recientemente se firmó un contrato entre el gobierno de nuestro país y de la República Popular China por el cual bancos estatales de ese país invertirían una suma importante para la reparación completa del ramal que une Salta y Puerto Barranqueras (Chaco) y el ramal entre Avia Teral (Chaco) y Rosario. Esperemos que se concreten los números de esa inversión que se han dado a publicidad pero, en principio, nos parecen elevados.

