



 Economía

La marcha de los ferrocarriles

Ferrocámara ha publicado un Anuario 2010 titulado «Los ferrocarriles de cargas en el bicentenario». En el mismo se analiza la situación actual de las distintas líneas y se suministran datos estadísticos estimados para el año que finalizó.

La evolución de las cargas ha sido la siguiente desde 1986 hasta el 2010 (en millones de toneladas):

Gestión Estatal

1986 15,2

1987 13,6

1988 14,9

1989 14,2

1990 14,2

1991 9,7

Inicio gestión privada del FEPSA (11/91) y del NCA (12/92)

1992 8,6

1993 9,2

Gestión Privada

1994 12,8

1995 13,8

1996 15,4

1997 17,2

1998 17,0

1999 16,3

2000 16,2





2001 16,9

2002 17,4

2003 20,6

2004 21,7

2005 23,4

2006 23,9

2007 24,9

2008 23,6

2009 20,7

2010 (e) 23,7

Como se puede ver en el listado anterior la evolución de los tonelajes transportados ha sido positiva, lo que no quiere decir que no existan todavía materias pendientes.

Las toneladas transportadas por producto en el 2009 fueron las siguientes:

Granos y subproductos: 10.743 miles, el 52% del total.

Minería: 1.657 miles, el 8% del total.

Piedra: 3.194 miles, el 15% del total.

Materiales de construcción: 2.431 miles, el 12% del total.

Petróleo y derivados-químicos: 667 miles, el 3% del total.

Siderúrgicos: 192 miles, el 1% del total.

Forestales: 123 miles, el 1% del total.

En granos y subproductos transportados, el primer lugar le correspondió al NCA con 4.940 miles de toneladas. El segundo lugar le correspondió al FEPSA con 2.856 miles. El tercer lugar al ALL Central con 1.676 miles y el cuarto lugar al Belgrano Cargas/ SOE con 887 miles. Recordemos que las cifras están referidas al año 2009 cuando la cosecha total de nuestro país estuvo en alrededor de 62 millones de toneladas. El año pasado la mejora fue sustancial ya que se estima que la producción habría llegado a cerca de 95 millones de toneladas.

Las toneladas/kilómetros transportadas por todas las líneas en los últimos años han sido las siguientes:





2004 11.436 millones

2005 12.260 millones

2006 12.637 millones

2007 12.871 millones

2008 12.025 millones

2009 10.651 millones

Estimamos que en el año que finalizó se debe haber llegado a más de 12.000 millones de tn/km.

En el tonelaje transportado por las distintas líneas, el máximo lo tuvo el NCA en el 2005 con 9.044 miles de toneladas. El máximo del Ferrosur Roca se logró en el 2006 con 5.580 miles. El máximo del FEPSA se logró en el 2007 con 4.120 miles. El máximo del ALL Central se logró en el 2007 con 4.364 miles. El máximo del ALL Mesopotámico se logró en el 2007 con 1.571 miles y el máximo del Belgrano Cargas/SOE se logró en el 2009 con 1.103 miles de toneladas. No está computado el año 2010. Si tomamos todos los máximos juntos se habría llegado a 25.782 miles de toneladas.

Veamos ahora la estructura de las distintas líneas. En total, la red concesionada llega a 28.320 km, siendo la del Belgrano Cargas la mayor con 7.347 km (troncal 5.053), el ALL Central 5.254 (troncal 1.884), el FEPSA con 5.119 (troncal 1.910), el NCA 4.750 (troncal 1.620), el Ferrosur Roca 3.110 (troncal 1.294) y el ALL Mesopotámico 2.740 (troncal 1.128).

El total de locomotoras asciende a 393 unidades, estando en servicio 318. El ALL Central tiene 109 (82 en servicio), el NCA tiene 100 (87 en servicio), el FEPSA tiene 54 (53 en servicio), el Ferrosur Roca tiene 49 (42 en servicio), el ALL Mesopotámico tiene 49 (29 en servicio) y el Belgrano Cargas/SOE tiene 32 (25 en servicio).

Si estimamos que el flete promedio de las distintas líneas está en alrededor de 2,5 centavos de dólar la tonelada/kilómetro, tenemos que los ingresos totales para el año pasado habrían llegado a alrededor de:

12.000 millones tn/km x u\$s 0,025 = u\$s 300 millones.

El personal de los ferrocarriles en el año 2009 era el siguiente:

FEPSA 909

NCA 1.548

Ferrosur Roca 920

ALL Central 1.420

ALL Mesopotámico 556

Belgrano Cargas/SOE 1.638





Total 6.991

Los ferrocarriles de carga han tenido, con sus oscilaciones, una evolución aceptable. Es nuestra impresión que se necesitan mayores inversiones que difícilmente se pueda solventar con las utilidades que se obtienen anualmente que sin la menor duda no son importantes.

