



Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes: enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

 Transporte

Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes: enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato

Alfredo Sesé - Javier Treboux - Pablo Ybañez

Se inauguró un acceso que conecta a la localidad de Timbúes con el ramal F25 del Belgrano Cargas. Así, ACA y COFCO se suman a AGD en Timbúes. Enviar granos desde el norte a través del Belgrano Cargas podría implicar una reducción del 40% en los fletes.

En la última semana, se inauguró el segundo acceso ferroviario al complejo agroexportador de la localidad Timbúes, ubicado en la provincia de Santa Fe. Este desvío de cuatro kilómetros de longitud se conecta con el "ramal F25" y fue construido en un trabajo conjunto entre las empresas A.C.A. y COFCO para la descarga de productos agrícolas en sus terminales. Según informa el Ministerio de Transporte, este acceso totalmente automatizado cuenta con dos balanzas y permite la descarga de 1.000 toneladas/hora por cinta, lo que lo convierte en uno de los más avanzados en materia tecnológica de Latinoamérica.

El desvío se inauguró con la recepción de 45 vagones de maíz por parte de la empresa A.C.A., una de las plantas que se benefician de este nuevo acceso. El acceso a la planta de COFCO, según fuentes de la compañía, no estaría aun operativo.



Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes; enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

Proyecto Timbúes



REFERENCIAS: 1) Renova. 2) LDC. 3) COFCO. 4) ACA. 5) AGD. 6) Playa Oliveros. 7) Puente sobre Río Carcaraña.

El Proyecto de acceso ferroviario de trocha angosta a las terminales ubicadas en la localidad de Timbúes constituye un claro ejemplo de articulación público-privada para lograr la generación de instalaciones de descarga ferroviarias eficientes. Con una inversión de US\$ 122 millones, el mismo contempló 3 grandes obras: la construcción de la playa ferroviaria "La Ribera" en Oliveros, el puente sobre el Río Carcaraña y el ramal "F25".

En diciembre del año 2019, se efectivizó la reactivación del ramal en la Línea Belgrano, llamado "F25", con 11 kilómetros de vía, el cual conecta la producción del noroeste argentino (NOA) con los cinco puertos agroexportadores ubicados en la localidad de Timbúes. Las mismas serían si las nombramos de norte a sur: Renova S.A., Luis Dreyfus Company, COFCO International, Asoc. De Cooperativas Argentinas Ltda. (A.C.A.), Aceitera General Deheza S.A.



Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes: enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

Estado de obras del proyecto Timbúes

PROGRAMA DE OBRAS	EJECUCIÓN / INVERSIÓN	ETAPA
LEY DE EXPROPIACIONES - EXPROPIACIONES	PROVINCIA DE SANTA FE / EMPRESAS TIMBUES	REALIZADA
NUEVA PLAYA OLIVEROS Y RAMAL DE ENLACE	ADIFSE - ESTADO NACIONAL	REALIZADA
PUENTE SOBRE RIO CARCARAÑA	ADIFSE - ESTADO NACIONAL	REALIZADA
RAMAL FERROVIARIO TIMBUES	RENOVA + LDC + ACA + COFCO + AGD	REALIZADA
DESVIO FERROVIARIO RENOVA	RENOVA S.A.	EN EJECUCIÓN
DESVIO FERROVIARIO LDC	LUIS DREYFUS COMPANY	PROYECTO
DESVIO FERROVIARIO ACA-COFCO	COFCO INTERNATIONAL + ASOC. DE COOPERATIVAS ARGENTINAS Ltda.	FINALIZACION (OCT. 2021)
DESVIO FERROVIARIO AGD	ACEITERA GENERAL DEHEZA S.A.	REALIZADA

Gentileza del Ing. Alejandro P. Baroso

Este es el segundo acceso ferroviario que se habilita en el complejo Timbúes luego de que en 2020 empezará a funcionar el desvío de Aceitera General Deheza. A futuro seguirá la finalización de obra de Renova que actualmente se encuentra en ejecución, y finalmente, el desvío a LDC, que está en etapa de definición de proyecto.

Enviar grano a Rosario a través del Belgrano Cargas podría reducir un 40% los costos de flete desde el Noroeste argentino

La generalización del uso del transporte ferroviario para el traslado de granos desde zonas alejadas a las zonas portuarias de nuestro país podría implicar una reducción muy importante del costo de transporte, y un mayor ingreso por ventas para los productores agropecuarios de dicha región.

Puede estimarse cómo podría llegar a mejorar el precio que recibe el productor del NOA/NEA por la soja, trigo y maíz que cosecha al bajar los costos de transporte de estos granos a las terminales portuarias del Gran Rosario, zona donde se despachan cerca del 80% de las exportaciones nacionales de granos, harinas, aceites y biodiesel.

Para realizar esta estimación, se toma la tarifa fijada por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) para el transporte vial de cereales y oleaginosas con vigencia a partir del 1/4/2021, la última actualización. Para el transporte de carga vía ferrocarril, tomamos la tarifa promedio en tonelada-kilómetro del Belgrano Cargas, publicado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, para el mes de junio.

Pág 3





Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes: enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

A su vez, tomamos dos orígenes posibles distintos dentro del Gran Norte Argentino a modo de ejemplo, uno con una distancia media de 710 kilómetros del Gran Rosario, y otro con una distancia de 1150 kilómetros, que podrían ser conectados a través de la red de vías del Belgrano Cargas con los puertos del Norte del Gran Rosario. Así, podemos calcular los costos asociados al transporte de la mercadería vía camión, y al transporte de la mercadería vía ferrocarril, desde estos dos orígenes hasta la zona portuaria, y compararlos.

Ahorro de costos de transportar mercadería vía ferrocarril

Distancia en km a los puertos del Gran Rosario	Costos unitarios		Costos totales		Ahorro
	Costo de transporte vial (\$/t)	Costo de transporte ferroviario (\$/t/km)	Transportar 30 toneladas por camión	Transportar 30 toneladas por ferrocarril	
710	\$ 4.400,76	\$ 2,12	\$ 132.022,80	\$ 45.156,00	66%
1150	\$ 5.576,28	\$ 2,12	\$ 167.288,40	\$ 73.140,00	56%

@BCRmercados en base a datos de C.N.R.T. y FEDEEAC

Podemos ver que, en los dos casos analizados, el costo de transportar 30 toneladas de granos a través de camión es, en todos los casos, más del doble de lo que sale enviar la mercadería a través del ferrocarril, siempre y cuando rija la tarifa del Belgrano Cargas. Vemos que, por ejemplo, para una distancia de 1.150 kilómetros, el costo de transportar 30 toneladas de cereales se reduciría en un 56% en comparación con el costo de transportar esta mercadería por camión. Para esta distancia, el costo por tonelada-kilómetro del transporte a través de camión es de \$ 4,85, mientras el costo promedio del Belgrano Cargas es de alrededor de \$2,12.

Es necesario resaltar que, en este cálculo, estamos subestimando el costo de transporte vía ferrocarril, a través de la omisión del costo que tiene el productor de llevar la mercadería hasta la estación desde donde emprenderá viaje.

Para acercarnos un poco más a la realidad, podemos agregarle ahora a nuestro cálculo, el flete corto vía camión de llevar la mercadería desde la tranquera hasta la estación en la que la mercadería se podrá sobre el ferrocarril. Suponemos, ahora, que el productor debe asumir el costo de un flete corto de 60 kilómetros hasta la estación.





Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes; enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

Ahorro de costos de transportar mercadería vía ferrocarril (c/ flete corto)

Distancia en km a los puertos del Gran Rosario	Costos unitarios		Costos totales				Ahorro considerando flete corto
	Costo de transporte vial (\$/t)	Costo de transporte ferroviario (\$/t/km)	Transportar 30 toneladas por camión	Transportar 30 toneladas por ferrocarril	Costo adicional flete corto hasta estación	Costo de traslado por ferrocarril total	
710	\$ 4.400,76	\$ 2,12	\$ 132.022,80	\$ 45.156,00	\$ 28.494,00	\$ 73.650,00	44%
1150	\$ 5.576,28	\$ 2,12	\$ 167.288,40	\$ 73.140,00	\$ 28.494,00	\$ 101.634,00	39%

@BCRmercados en base a datos de C.N.R.T. y FEDEEAC

Vemos que, luego de incorporar el costo de traslado hasta la estación, el ahorro para el productor del Norte Argentino del envío de cargas a través del Belgrano Cargas es menor que en relación al cálculo simplificado aunque, sin embargo, continua siendo más que considerable. A una distancia de 710 kilómetros de Rosario, la reducción de costos se encuentra en el orden del 44% del flete, o unos \$ 58.300 por camión enviado.

Podemos, por último, analizar el impacto que tiene el abaratamiento del costo de flete sobre el ingreso del productor por la venta de sus granos. Para realizar este ejercicio, tomamos como valor de venta el precio que fija la Cámara Arbitral de Cereales de Rosario al día 16 de noviembre. Esto es sumamente importante, dado que la lejanía con los puertos y el alto costo de transporte, pone en serio riesgo la rentabilidad de la explotación agrícola en las provincias del norte.



Se inauguró un nuevo acceso ferroviario en Timbúes; enviar mercadería al Gran Rosario desde el norte del país puede resultar un 40% más barato - 19 de Noviembre de 2021

Participación del costo del flete sobre el precio de venta

Producto	Precio al 16/11 (Cámara Arbitral de Cereales)	Ingresos totales por venta (30 toneladas)	Costo de envío por camión / precio total de venta		Costo de envío por ferrocarril / precio total de venta	
			distancia de 710 km	distancia de 1150 km	distancia de 710 km	distancia de 1150 km
SOJA	\$ 35.800	\$ 1.074.000	12,3%	15,6%	6,9%	9,5%
MAÍZ	\$ 20.050	\$ 601.500	21,9%	27,8%	12,2%	16,9%
TRIGO	\$ 23.700	\$ 711.000	18,6%	23,5%	10,4%	14,3%

@BCRmercados en base a datos de CAC, C.N.R.T. y FEDEEAC

Vemos que en términos de participación del costo del flete sobre el precio de venta final, el impacto del cambio de medio de transporte es sumamente importante. Llegamos al resultado de que, que el caso del maíz, en el que su menor precio hace que el costo del flete impacte de mayor forma, en la estimación de transporte vial, el costo oscila entre el 21,9% y el 27,8% del ingreso total de venta, mientras que en el modo de transporte ferroviario, este costo oscila entre el 12,2% el 16,9% del valor de venta. Para el caso del trigo, pasamos de una participación de entre el 18,6% y el 23,5%, a un peso sobre los ingresos de entre el 10,4% y el 14,3%. Por último, para la soja, el transporte vial representa un costo de entre el 12,3% y el 15,6% para los orígenes analizados, con el transporte ferroviario representando entre el 6,9% y el 9,5%.

Es necesario aclarar que este análisis de costos comparados realizado en esta nota es un análisis preliminar, realizado con supuestos simplificadores y que debe tomarse de tal forma.

NOTA: El presente artículo ha sido modificado con relación a la versión publicada originalmente, debido a que se hacía referencia a una localidad en el trayecto ferroviario que fue incluida por error.