

RED VIAL Y FERROVIARIA PARA EL TRANSPORTE DE SOJA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA. OBRAS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIAS.

Julio Calzada. Economista.
Bolsa de Comercio de Rosario.

I) EL COMPLEJO SOJERO EN LA REPUBLICA ARGENTINA Y EL TRANSPORTE INTERNO DE LA PRODUCCIÓN POR RED VIAL

El análisis de la producción de soja por provincias en nuestro país y su transporte interno dentro del territorio nacional permite inferir que el origen de los viajes, principalmente, por modo vial se generan en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos. Esto obedece a la simple razón de que se trata de las principales áreas productoras de nuestro país. Es importante destacar, además, la existencia de otras producciones de provincias como Santiago del Estero, Chaco, Salta y otras:

Producción de Soja por provincias.
Principales provincias productoras en la República Argentina.
Campaña 2004-2005

<u>Provincias</u>	<u>Producción en Millones de Toneladas de Soja</u>
Córdoba	11,2
Santa Fe	10,5
Buenos Aires	10,0
Entre Ríos	3,0
Chaco	0,9
Salta	0,8
Santiago del Estero	0,7

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario.

Nuestro país cuenta con dos particularidades en las exportaciones del complejo sojero. Prácticamente la totalidad de la producción se exporta –como poroto o procesada- y los Puertos de despacho están concentrados en el Gran Rosario (provincia de Santa Fe), en el área comprendida entre Arroyo Seco y Puerto Gran San Martín. En este sector se despacha el 51 % de las exportaciones de poroto de soja de nuestro país, el 85,7% de aceite de soja y el 93,2% de harinas proteicas:

<u>Bienes exportados</u>	<u>Complejo Sojero Exportaciones Argentinas Campaña 2004-2005 (en Millones de Toneladas)</u>	<u>Complejo Sojero Exportaciones Argentinas despachadas desde los puertos del Gran Rosario Campaña 2004-2005</u>	<u>Participación Relativa</u>
Poroto de soja	9,8	5,0	51%
Aceites de soja	6,3	5,4	85,7%
Harinas proteicas	23,6	22,0	93,2%

Fuente: Comisión de transporte. Bolsa de Comercio de Rosario

Teniendo en cuenta estos orígenes y destinos, la red vial para el traslado de la producción de soja en el interior de la República Argentina debe apuntalar a consolidar y fortalecer los ejes y corredores que permitan la salida de la misma por los puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay y el Océano Atlántico en la provincia de Buenos Aires. El sistema debe apuntar a disminuir las relaciones espacio-tiempo y costo, ya que es clave reducir los costos de operación de los vehículos en el transporte de cargas, los tiempos de los usuarios y las pérdidas de vidas humanas en accidentes de tránsito. Debe propiciarse el desarrollo y utilización de aquellos modos que, ante una demanda específica, permitan reducir los costos de fletes y de logística, en general. De allí que adquiere fundamental

importancia la utilización del ferrocarril para el traslado de la producción a los Puertos de despacho de la mercadería.

El Foro de la Cadena Agroindustrial ha elaborado en el año 2005 un documento titulado "Infraestructura de Transporte de cargas en la República Argentina. Diagnóstico y propuesta del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina". Dicho informe contiene un relevamiento de las obras de infraestructura necesarias en la red vial. Se invita a los lectores a analizar las conclusiones de dicho informe.

Precisamente uno de los proyectos a ejecutar más importantes es el Corredor Ferro-Vial "Proyecto Circunvalar" del Área Metropolitana del Gran Rosario, emprendimiento que busca agilizar el transporte hacia las terminales de embarque y descongestionar el tránsito interno en las distintas localidades del gran Rosario afectadas. La construcción de esta obra vial y ferroviaria reportará innumerables beneficios a la economía regional y del país, principalmente por la reducción de los fletes. El Plan consiste, básicamente, en la generación de un anillo de transferencia de cargas que intentará limitar el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional AO 12 que circunvala la ciudad de Rosario. El proyecto propone la construcción de una traza ferroviaria de 100 km, de doble trocha, que una la localidad de Alvear (al sur de Rosario) con la ciudad de Puerto Gral. San Martín (al norte), paralela a la Ruta Nacional AO 12 y su conexión con Timbúes. A esa doble trocha concurrirían todos los ramales que actualmente convergen y se introducen a la ciudad de Rosario. Comprende también la transformación de esa ruta en una autovía, de 80 km. duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles con otras rutas nacionales y provinciales. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, incluye la instalación de tres centros de trasbordo intermodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

II) RED FERROVIARIA PARA EL TRANSPORTE DE LA PRODUCCION DE SOJA EN EL NOROESTE Y NORESTE ARGENTINO¹.

Si se analiza la red ferroviaria en el norte de nuestro país, uno de los principales nodos de intercambio multimodal de cargas que sería de gran utilidad consolidar para el transporte de soja a los Puertos del Gran Rosario se daría en Resistencia-Corrientes, donde confluyen los tres modos de transporte: vial, ferroviario y fluvial. Otro nodo central sería la ciudad de Salta, por la confluencia de los modos viales y ferroviarios. Tucumán podría llegar a convertirse en otro nodo importante.

En Resistencia-Corrientes, la terminal ferroviaria del Belgrano Cargas SA desempeñaría, conjuntamente con el puerto fluvial de Barranqueras, un importante rol como polo concentrador / distribuidor, no solamente de las cargas transportadas por la hidrovía sino también de la producción de soja que llega por red vial y ferroviaria desde el Noroeste y Noreste de la República Argentina. Este Puerto, ubicado sobre la ribera del río Paraná, a 7 km. de la ciudad de Resistencia, se encontraba paralizado desde hace dos años, por problemas de calado. En el año 2003, por una iniciativa conjunta de los gobiernos nacional y provincial, se iniciaron las obras para la profundización del canal de acceso a esta terminal, para alcanzar los 10 pies de calado. Con esta profundidad estaría operable toda la vía, aún en los mayores niveles de bajante registrados. De esta manera, se podría potenciar el transporte multimodal con el FF.CC. Belgrano Cargas SA, en el caso de que éste se reactive mediante la firma de un contrato de gerenciamiento, tal como anunciara recientemente el Gobierno Nacional.

Emerge como un aspecto estratégico impulsar el desarrollo de interfaces ferropuertuarias para aumentar la participación del modo ferroviario en el movimiento de cargas y reducir los costos de transporte. En la actualidad, el ferrocarril en el NOA y NEA ha reducido, considerablemente, su operatoria. La red ferroviaria, en el norte, está integrada

¹ En base al documento "Infraestructura de Transporte de cargas en la República Argentina. Diagnóstico y propuesta del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina". El Lic. Calzada integró el equipo técnico de la Bolsa de Comercio de Rosario quien coordinó la redacción del documento.

por el ramal de trocha angosta del ex Ferrocarril Belgrano y los ramales de trocha ancha del ex ferrocarril Mitre, operados actualmente por el "Nuevo Central Argentino".

El ex Ferrocarril Belgrano tiene una extensión de alrededor de 9.200 km. desde el NOA, recorriendo las provincias de Chaco, Formosa y Santa Fe hasta llegar a Buenos Aires. Cruza de este a oeste a la Provincia de Chaco, teniendo la posibilidad de conectar a Argentina (vía Tartagal y Yacuiba) con Bolivia y Chile (Puerto de Iquique, vía Paso Socompa). La falta de inversiones implicó la pérdida de importancia de este servicio ferroviario como alternativa para el transporte de cargas. En materia de productos primarios durante el año 2005, este ferrocarril transportó 772.000 toneladas, entre las cuales 484.000 toneladas fueron granos y subproductos. Se estima un potencial de carga total de 7,5 millones de toneladas.

La puesta en funcionamiento de los ramales del Ferrocarril Belgrano es un elemento indispensable para reducir los costos de transporte de la producción de soja. La infraestructura actual presenta deficiencias tales como falta de vías en condiciones de soportar el peso de los trenes, escasa densidad de durmientes por kilómetro y falta de compatibilización de las líneas con el tráfico fluvial. Sería necesario rehabilitar como red operable unos 6.700 km., de los 9.200 km. totales con los que cuenta el sistema. Cumpliría una importante función dentro del sistema de transporte, ya que permitiría canalizar la producción de cereales y oleaginosas del NOA y NEA a las plantas industriales y terminales de embarque del Gran Rosario (desde Punta Alvear hasta Puerto Gral San Martín-Timbúes). Es necesario destacar que la producción de semilla de soja del NOA (Salta, Tucumán, Chaco y Santiago del Estero) presenta una evolución positiva en los últimos años, estimándose en unos 5 millones de toneladas anuales.

Los esfuerzos de inversión deberían concentrarse en los nodos citados (Salta, Tucumán y Barranqueras) y en otros como los de las ciudades de Córdoba y Santa Fe. Debería priorizarse, inicialmente, los corredores principales dejando como reserva otros ramales ante la posibilidad de reactivar algunas economías regionales. Estos corredores principales serían:

- a) La línea Jujuy-La Quiaca. Se presenta como promisoría en el fomento para el transporte de cargas de distintos productos y del incipiente área agrícola de la región.
- b) La Línea Joaquín V. González (Salta)-Barranqueras (Chaco), paralela a la Ruta Nacional Nro 16. Permitiría transportar cargas desde el NOA a las terminales portuarias de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta línea, también denominada Transchaqueña, contribuye junto con la ruta 16 a fortalecer el corredor bioceánico norte.
- c) La línea Avía Teray-Santa Fe vía Tostado. Recorre las provincias de Chaco y Santa Fe, desde la Ruta Nacional Nro 16, en las proximidades de Roque Saenz Peña.
- d) La Línea Embarcación (Salta)-Formosa, paralela a la Ruta Nacional Nro 81. Es la salida de combustible del oeste hacia el puerto de Formosa y ramal importante para el fomento agrícola regional y articulador de la provincia de Formosa (actualmente se están iniciando acciones para su reactivación. Podría ser utilizada también para el transporte de soja a la Hidrovía.
- e) La Línea Tucumán-Villa del Rosario, abandonada hace tiempo. Permitirá descongestionar la línea a Tucumán, con intenso tráfico creciente.

En el noroeste de nuestro país, otra red ferroviaria sumamente importante para transportar la producción de oleaginosas está conformada por los ramales de trocha ancha del ex Ferrocarril Mitre, hoy Nuevo Central Argentino (NCA); quien opera la red de cargas entre Buenos Aires y Tucumán, con una longitud de 4.451 Km.

Esta red vincula el NOA, el centro y sur de Córdoba con el cordón portuario del Gran Rosario y con el polo logístico Zárate-Campana-Buenos Aires. Los principales productos movilizados son granos, subproductos oleaginosos, azúcar y frutas cítricas los cuales

representan el 60% del total transportado por esta compañía. El Nuevo Central Argentino transportó en el año 2005 un total de 9.044.047 toneladas, de las cuales casi 2,5 millones de TN fueron granos y 2,8 millones pellets y harinas.

Se estima que esta red ferroviaria del NCA en el norte de nuestro país no requiere inversiones de consideración. Si existen requerimientos en la zona central de nuestro país. En el Planifer 2004/07 se prevé la necesidad de realizar inversiones por \$ 15 millones para la renovación de vías en tramos que se encuentran en pésimas condiciones en los sectores Rosario-Cañada de Gómez y Bell Ville-Tortugas.

RED FERROVIARIA PARA EL TRANSPORTE DE LA PRODUCCION DE SOJA EN EL CORREDOR BIOCEANICO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA.

Las empresas ferroviarias que prestan servicios en el corredor central del país son las siguientes: ALL Central, ALL Mesopotámico (único de trocha media), Belgrano Cargas, Ferroexpreso Pampeano y Nuevo Central Argentino (NCA).

En las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones la red ferroviaria se encuentra, relativamente, en buen estado para el transporte de carga. La concesión de las vías, unos 2.704 km de extensión, está a cargo del consorcio brasileño América Latina Logística (ALL) Mesopotámico. La misma comprende el tramo Buenos Aires-Garupá (cerca de Posadas), y su continuación hacia la frontera con el Paraguay. La empresa también tiene la concesión en Brasil, desde Paso de los Libres en Argentina, donde se hace trasbordo a un tren de trocha angosta de un metro que sale de Uruguayana y llega hasta San Pablo. Recientemente la empresa ha reactivado el ramal Paraná-Concordia, recuperando 400 km de vías. Las vías tienen una trocha de 1,435 mts hasta la ciudad de Paraná. Al cruzar a Santa Fe, la trocha pasa a ser de un metro.

La línea férrea atraviesa la zona de industria forestal (pasta, madera aserrada, tableros) y otras producciones regionales (té, yerba mate, tabaco y arroz) conectándolas con los centros de consumo, los puertos de Zárate-Campana, Buenos Aires y conexiones con distintos puertos de Brasil.

Esta empresa transportó cargas en el año 2005 por 1.387.356 toneladas, de las cuales apenas 30.000 toneladas fueron poroto de soja. Esto evidencia que la salida de la producción de soja de Entre Ríos –casi 3 millones de toneladas- a los Puertos del Gran Rosario o Puertos de Entre Ríos se realiza, casi con exclusividad por camión; máxime a partir de la construcción del Puente Rosario-Victoria sobre el Río Paraná. Esta conexión a generado una caída en las cargas transportadas desde los Puertos de Entre Ríos, especialmente el de Diamante.

Sin embargo, es importante destacar la significación de esta red ferroviaria que conecta a Brasil, Argentina y Paraguay, contando con 2.000 vagones mensuales que cubren el tramo de transporte interno en Argentina, 1.400 vagones tienen recorrido ida y vuelta sobre territorio brasileño y 400 transportan básicamente soja desde Paraguay. La misma demanda inversiones para superar los problemas de los cambios de trochas en tres lugares: Zárate, el tramo mesopotámico y en la frontera con Brasil. Esto genera pérdidas de tiempo y mayores costos al traspasar la carga en trenes distintos. Asimismo, se prevé una inversión de ALL de \$ 6,5 millones en infraestructura que se encuentra muy deteriorada, con mayor relevancia en los sectores Virasoro-Posadas, La Criolla-Chajarí y el acceso a la ciudad de Posadas. Finalmente, en el Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias (Planifer) para el período 2004/07 se incluyen \$ 15 millones para la renovación de vías en el ramal Buenos Aires-Posadas. Otra obra necesaria es la rehabilitación de las vías mesopotámicas que llegan al Puerto de Diamante, en la Provincia de Entre Ríos con una longitud total de 15 km.

Respecto a ALL Central (ex Buenos Aires al Pacífico), esta red atraviesa el centro del país, naciendo en la zona de Cuyo, recorriendo San Luis y Córdoba, conectando con la zona de Rosario y finalizando en Buenos Aires. Brinda servicios de transporte de cereales,

oleaginosos, aceites, pellets y harinas desde las plantas de acopio (que cuentan con desvío ferroviario) hasta fábricas y puertos del gran Rosario. Es una red importante para el transporte de soja, cereales y pellets. En el año 2005 transportó 1.164.030 toneladas de granos y pellets sobre un total de cargas anuales de 3,5 millones de toneladas

Entre las inversiones a realizar en esta línea, se encuentra la rehabilitación del tramo ferroviario en Laguna La Picasa (entre Aarón Castellanos y Diego de Alvear, en proximidades de Rufino, provincia de Santa Fe). La Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó a fines del año 2004 un préstamo por 35 millones de dólares destinado a la rehabilitación del tramo citado, interrumpido por problemas de naturaleza hidrológica desde el año 2001. La obra está actualmente en ejecución y demandará aproximadamente dos años. Generará un impacto positivo en la competitividad de la región, reduciendo en 20 horas el tiempo para transitar por una de las líneas troncales férreas de mayor importancia para Argentina, con menores costos de operación y brindando un aumento del 15 por ciento en el volumen de carga. La obra consiste en la realización del alteo en las vías del ferrocarril sobre un "pedraplén" de una extensión de 15 kilómetros aproximadamente.

Por último, con relación al Belgrano Cargas en el área central de nuestro país, es necesario reiterar que debe integrarse al sistema multimodal de transporte y aprovechar el potencial de su trazado. Hoy la empresa dispone tan solo del 37% de las vías (red principal y secundaria) en condiciones óptimas, el 38,6% en estado regular y el 23,7% restante en malas condiciones que requieren una gran inversión. En lo que respecta al material tractivo, sólo un pequeño porcentaje de locomotoras está operando en forma adecuada.

Por último es importante consignar la importancia para el transporte de granos de la red ferroviaria operada por la firma Ferroexpreso Pampeano, única que conecta los Puertos del Gran Rosario con el complejo portuario de Bahía Blanca. En el año 2005 esta empresa transportó 3,1 millones de toneladas de granos, oleaginosas y subproductos sobre un total de 3.588.337 toneladas. Las cifras muestran la significación de esta red para el transporte de la producción de soja.

De esta forma se puede afirmar, que sobre el corredor bioceánico central de la República Argentina, los corredores ferroviarios que necesitan rehabilitación por su incidencia en el transporte de soja serían los siguientes:

- a) La Línea de conexión ex-Mitre - ex-San Martín que conecta Córdoba-Río IV con San Luis y Mendoza. En mal estado, necesita urgente reparación.
- b) La Línea Córdoba-San Francisco-Santa Fe-Rosario desde Tucumán (articulación entre el F.C. Belgrano y Nuevo Central Argentino).
- c) El ramal secundario de derivación en Deán Funes (Norte Provincia de Córdoba) a San Juan y Mendoza.
- d) La Línea Timote (proximidades de Carlos Tejedor)-Bahía Blanca (corredor Rosario-Puerto Belgrano), que permitirá conectar en forma directa las terminales portuarias de frente marítimo con las de frente fluvial.
- e) La línea Los Callejones-Bahía Blanca (Ferroexpreso Pampeano), traza original del corredor Rosario-Puerto Belgrano. Los Callejones se encuentra en la intersección de la vía con la Ruta Nacional 188, próxima a la localidad de Coronel Granada.