



Economía

Soluciones para la logística del transporte de granos del NOA y NEA al gran Rosario

Ernesto Badaraco, Julio Calzada y Martín Fraguío

Los costos del transporte camionero del maíz en Argentina

La Bolsa de Comercio de Rosario ha realizado a inicios del segundo semestre del año 2015 diversos estudios referidos a la alta incidencia del flete camionero para las producciones del NOA y NEA, a fin de ver si convenía o no traer dicha mercadería a las terminales portuarias de exportación del Gran Rosario o a la zona central del país donde se concentra la mayor demanda de maíz con fines industriales o de alimentación animal. Estos estudios se realizaron para ser presentados en el Congreso de MAIZAR 2015. Constan en la página WEB de la Bolsa de Comercio de Rosario, en el Informativo semanal N° 1714 del 3/7/2015.

Los análisis se hicieron con un precio de la mercadería de 900\$ la tonelada de maíz en el mercado físico de granos de Rosario. Se adoptó el supuesto de que el productor podía vender el maíz en procedencia (en el norte del país) a \$ 400 o \$ 500 la tonelada. A dichos precios, si se le pagaba al productor 500 \$/Tn el maíz, no convenía -bajo ningún concepto- traer la mercadería en camión al Gran Rosario. Si se le pagaba en su campo 400 \$/Tn el maíz, convenía traer el cereal en camión en distancias menores a 400 km a Rosario.

De allí surgía como necesario eliminar las restricciones a las exportaciones (REX- cupos) y los derechos de exportación del maíz (DEX). Si el precio del maíz (a fines de Junio de 2015) hubiera sido equivalente al FAS Teórico con retenciones (1.120 \$/Tn), hubiera convenido traer la mercadería en distancias menores a 700 km. Si se eliminaran las retenciones al maíz (20%) y el precio fuera equivalente al FAS Teórico sin retenciones (1.436 \$/Tn), se concluyó que convenía traer el maíz desde cualquier tipo de distancia desde el norte argentino.

Esta semana en el mercado físico de granos de Rosario, el Maíz grado 2 para exportación con descarga en San Lorenzo o General Lagos registró un precio de 1.250 \$ la tonelada. En este precio se empieza a descontar la posible eliminación de DEX y REX. De todos modos -y al margen de que puedan eliminarse en el corto plazo-, trasladar la mercadería en camión desde el NOA-NEA al Gran Rosario y/o zona central del país es muy caro en la actualidad. Traer granos desde Joaquín V. Gonzalez (provincia de Salta a 1.150 Km de Rosario) cuesta 72 U\$S la tonelada. En cambio, trasladar la mercadería a Shanghai (China) desde Rosario sale 41 U\$S la tonelada. La distancia a China es de 21.200 Km contra 1.150 a esta localidad salteña: 18 veces más que la distancia local.

De allí surge la necesidad de revitalizar el modo ferroviario en el norte argentino. El NOA y NEA necesitan transportar el cereal por ferrocarril al Gran Rosario (lugar donde se localiza el 83% de los despachos de maíz hacia el exterior). Para ello es necesaria la rehabilitación de la famosa "del Belgrano Cargas con sus ramales adicionales. Esta "ferroviaria localizada en el norte argentino une a las localidades de Joaquín V. González (Salta)- Avia Terai (Chaco) y Resistencia con las terminales portuarias del Gran Rosario. Aún con los bajos precios del maíz de Julio de 2015,





Soluciones para la logística del transporte de granos del NOA y NEA al gran Rosario - 20 de Noviembre de 2015

la mercadería que se encontraba a menos de 900 Km. de Rosario podía ser trasladada en ferrocarril de manera conveniente en lo económico.

A distancias menores (180 Km. de las terminales portuarias) el flete corto y largo camionero también tiene una alta incidencia: se lleva el 27% de los ingresos brutos del productor de maíz. Esto muestra que los altos costos de transporte son un problema no sólo para el NOA y NEA, sino también para producciones cercanas a los puertos o zonas de consumo. La Bolsa de Comercio de Rosario ha realizado (en Julio 2015) comparaciones del flete camionero en Estados Unidos, Argentina y Brasil en distancias cortas de 320 Kilómetros. El argentino es un 84% más caro que el estadounidense y un 77% más caro que el brasileño. En cambio, el flete marítimo de Argentina no tiene este comportamiento. Con destino a Rotterdam, el flete marítimo argentino y el estadounidense (desde el Golfo de México y medido en U\$S la tonelada kilómetro) es exactamente el mismo: 0,0012 U\$S/tn/km. El problema está en el costo del flete ferroviario y automotor a nivel local.

No obstante los altos costos del transporte vial, no debe cuestionarse ni criticarse a los camioneros que han sufrido en los últimos tiempos un escenario difícil compuesto por fuerte presión impositiva y aumentos de costos. Se trata de un problema sistémico, que debe ser abordado en forma conjunta por el Gobierno, los transportistas, dadores de carga, etc. Los problemas que sufren los camioneros son:

- Elevado componente impositivo en los combustibles integrado por diversos tributos entre ellos el Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso de naftas y gas natural destinado a GNC e importación de naftas (Ley 26.181), el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso sobre el Gasoil y el Gas Licuado para uso automotor (Ley N° 26.028) y el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y Gas Natural (ex ITC), establecido por la Ley 23.966.
- Argentina viene registrando un proceso inflacionario que impactó fuertemente sobre los costos de operación de los camioneros, especialmente en los rubros no transables: salario del transportista, seguros, etc.
- Se elevó de manera considerable el precio de los vehículos pesados cero kilómetros en los últimos dos años. Lo mismo puede decirse con el resto de los bienes y servicios que utiliza el transporte por camión: neumáticos, repuestos, lubricantes, reparaciones, etc.
- Existe una fuerte presión tributaria sobre los transportistas integrada por el Impuesto a las Ganancias, Bienes personales, débitos y créditos bancarios, ingresos brutos, etc.

Emerge como necesario formular un plan estratégico de reducción y racionalización de costos de transporte que permita -con una adecuada complementación y participación público-privada- formular un conjunto de medidas gubernamentales y acciones del sector privado para lograr este objetivo. En esta acción debe haber una mancomunada participación de autoridades gubernamentales, dadores de cargas, transportistas, prestadores de servicios y otras organizaciones no gubernamentales.

La problemática de los altos costos ferroviarios para el transporte de granos en Argentina

El plan estratégico propuesto anteriormente debería incluir también al transporte ferroviario, ya que como podemos ver a continuación en el cuadro N°1 el costo ferroviario argentino para el transporte de granos comparado con el estadounidense también es más elevado. En el cuadro citado se supone un viaje de 930 kilómetros al Gran Rosario a \$ 0,3775 la tonelada/kilómetro. El viaje estadounidense adoptado en el ejemplo tiene un recorrido de 1.287 km. desde

Pág 2





Illinois a la zona portuaria de New Orleans, en el Golfo de México. Según datos del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos este flete saldría actualmente cerca de U\$S 34,65 la tonelada.

Cuadro N°1: Argentina y Estados Unidos. Comparación del flete ferroviario		
Trayecto	Costo del Flete (En \$ la tonelada kilómetro)	Costo del Flete (En U\$S la tonelada kilómetro)
Argentina. Trayecto de 930 Km con destino al Gran Rosario // Tipo de cambio a \$ 9,06 /U\$S	0,3775	0,042
EE.UU. Origen: Illinois // Destino: Nueva Orleans // Distancia: 1287 Kilómetros // Flete: U\$S 34,65 la tonelada métrica	0,2439	0,027
El flete ferroviario es un 55% más elevado en Argentina que en USA		
<i>Fuente: Brazil Soybean transportation. USDA. Mayo 2015 // Grain Transportation Report. USDA. Mayo 2015// Argentina: Costo de flete supuesto en base a información no oficial.</i>		

Medido en U\$S la tonelada/Km el flete ferroviario argentino es un 55% más alto que el estadounidense: 0,042 U\$S la tonelada/Km versus 0,027 U\$S la tonelada/Km.

Si el Estado realiza una adecuada reglamentación de la ley N° 27.132., no sería descabellado pensar que estas tarifas ferroviarias podrían llegar a reducirse de manera considerable. Dicha ley dispuso que el Estado Nacional reasuma la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional, tome la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y establezca la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional a nuevos operadores en los servicios de transporte de cargas. Esta medida puede implicar un cambio significativo en las reglas de juego donde consideramos importante la participación del sector privado emitiendo opiniones sobre la reglamentación de la ley.

El nuevo texto normativo establece que el Gobierno Nacional podrá resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o renegociar las concesiones actuales del transporte ferroviario de cargas.

La aparición y competencia de nuevos operadores puede generar un cambio estructural importante en la forma de operar los servicios ferroviarios de carga en el futuro. Entendemos que con una virtuosa reglamentación, la aparición de nuevos operadores podría generar una sana competencia que nos conduciría a una reducción del flete ferroviario.

Por lo tanto los elementos claves en la reglamentación de la ley serían los siguientes: a) atraer inversiones tanto en la infraestructura fija como en el material rodante, b) permitir que estas inversiones sean recuperadas a partir de una adecuada forma de fijación de las tarifas por el uso de la infraestructura física. Por último que exista un mecanismo donde la tarifa para la carga transportada sea fijada en un esquema de competencia entre los distintos operadores. Si se cumplieran estos tres objetivos el costo del transporte podría volver a ser el gran motor del desarrollo del interior Argentino.





Soluciones para la logística del transporte de granos del NOA y NEA al gran Rosario - 20 de Noviembre de 2015

Urge, adicionalmente, ejecutar otras obras de infraestructura ferroviaria tales como: a) rehabilitar la famosa "T" ferroviaria del Belgrano Cargas en el NOA-NEA, b) mejorar los accesos viales y ferroviarios al Gran Rosario, c) Reacondicionar el Puerto de Barranqueras en Chaco.

¿En qué situación se encuentran actualmente los ramales ferroviarios que integran la famosa "T" del Belgrano Cargas?

El Ing. Juan Basadona, especialista en temas ferroviarios e integrante de la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario, amablemente nos ha proporcionado la siguiente información al mes de Noviembre de 2015 acerca de los tramos que ya han sido rehabilitados por el Gobierno Nacional y los que están pendientes de ejecución en la "T" del Belgrano Cargas.

Cuadro N°2. Obras ejecutadas y a ejecutar para normalizar la famosa "T" ferroviaria del Belgrano Cargas (Joaquín V. Gonzalez- Avia Terai- Resistencia- Rosario)				
Tramo	Estado actual	Cantidad de kilómetros de vía ferroviaria	Costo estimado de inversión (En U\$S por Km)	Costo total estimado de Inversión (U\$S)
Obras ejecutadas a Noviembre de 2015		Finalizadas	827	
Tramo Avia Terai- Barranqueras	En ejecución	178	1.375.000	244.750.000
Tramo Avia Terai- Joaquín V. Gonzalez	En ejecución	221	1.466.000	323.986.000
Tramo J.V Gonzalez - Embarcación	Faltan ejecutar todo el tramo	241	1.432.000	345.112.000
Tramo Avia Terai - Barranqueras	Falta ejecutar Makalle - Barranqueras	29	1.375.000	39.875.000
Tramo Tostado - Santa Fe	Falta ejecutar Santa Fe - Naré	84	1.514.000	127.176.000
Tramo Tostado - Las Cejas	Faltan ejecutar Tostado -Las Cejas	413	994.000	410.522.000
Tramo Santa Fe - Rosario	Falta ejecutar Santa Fe - Coronda	30	2.244.000	67.320.000
Total obras de rehabilitación ferroviaria en ejecución y pendientes de ejecución (en U\$S)				1.558.741.000
Cantidad de kilómetros en ejecutados a Noviembre de 2015				827
Cantidad de kilómetros en ejecución al Noviembre de 2015				399
Cantidad de kilómetros a ejecutar y licitar				797
Total kilómetros a intervenir				2.023
<i>Elaborado por el Ing. Juan Basadona, especialista en temas ferroviarios e integrante de la Comisión de Transporte e Infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario</i>				

Los tramos que han sido rehabilitados por el Gobierno Nacional hasta el presente totalizan 827 Km de vías férreas y los licitados y en ejecución ascienden a 399 Km. Faltan ejecutar (y aún no han sido licitados) cerca de 797 Km. Como puede verse en el cuadro, el costo de inversión estimado de las obras pendientes de finalización y a ejecutar asciende a casi 1,500 millones de dólares, aproximadamente.





Soluciones para la logística del transporte de granos del NOA y NEA al gran Rosario - 20 de Noviembre de 2015

El Ing. Basadona sostiene que por la falta de finalización de estas obras de infraestructura, actualmente las formaciones circulan por la "T" con aproximadamente 40/50 vagones (cerca de 2,500 tn de soja o maíz). En el futuro - cuando se ejecuten todas las obras- podrían llegar al Gran Rosario formaciones con 80 vagones (4.000 tn de soja o maíz). Ahora circulan -en numerosos tramos- a una velocidad de 20/25 Km/hora. La velocidad futura estimada con todas las obras ejecutadas rondaría los 80/85 Km en promedio. Uno de los cambios más importantes que podría darse en el futuro es que el Ferrocarril Belgrano Cargas llegue a ingresar directamente a las terminales portuarias del norte del Gran Rosario en Timbúes (Noble, Dreyfus y RENOVA), lo cual hoy no puede concretarse por falta de conexión con la red actual.

Pero no sólo debe ejecutarse la "T" del Belgrano Cargas. También es fundamental mejorar los accesos viales y ferroviarios a las terminales portuarias del Gran Rosario desde donde se despacha al exterior el 87% de las exportaciones nacionales de maíz (en el año 2014: 13,4 millones de toneladas por el Gran Rosario sobre un total de 15,4 millones de toneladas de maíz exportadas a nivel nacional).

Un grupo de entidades integrado por la Bolsa de Comercio de Rosario, Cámara de Industria, Comercio y Servicios de San Lorenzo y su zona, Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas de Rosario, Ferrocámaras Empresaria de Ferrocarriles de Cargas han formulado -en el corriente año- una propuesta de obras y soluciones alcanzables y realizables en el corto plazo para mejorar los accesos terrestres viales y ferroviarios a las industrias y terminales portuarias localizadas en el Área Metropolitana Gran Rosario.

Las obras y mejoras propuestas se detallan en el Informativo Semanal N° 1730 del 23/10/2015 de la Bolsa de Comercio de Rosario, el cual consta en su página WEB. Las obras han sido clasificadas en tres categorías: a) propuesta de mejoramiento de las principales rutas nacionales que llegan al Gran Rosario, b) propuesta de obras viales sobre rutas provinciales y nacionales de acceso a las terminales portuarias del Gran Rosario, c) Propuestas de obras ferroviarias. En el Canal BCR en Youtube se encuentra disponible un video explicativo con mapas y diagramas de las obras y mejoras propuestas.

¿Cuál es la estrategia más conveniente para transportar mercadería del NOA/NEA al Gran Rosario?

Las dos estrategias que se mencionan inmediatamente son a) transportar la mercadería con el Ferrocarril Belgrano Cargas, llegando directamente al Gran Rosario, o b) transportar la mercadería por camión o ferrocarril al puerto de Barranqueras, Chaco, hacer el trasbordo a barcasas y llegar al Gran Rosario por el río Paraná.

Ambas alternativas son importantes para bajar los costos logísticos de transporte en el norte argentino. Existen algunos especialistas que sugieren que la mercadería que llega desde Salta o Tucumán (noreste del país) debería cargarse en el Ferrocarril Belgrano Cargas y llegar directamente al Gran Rosario. A su vez consideran que la mercadería que se cosecha en la zona de influencia del Puerto de Barranqueras (Chaco, principalmente) podría llegar en camión o vagón a dicho puerto, cargarse en barcasas y luego acceder directamente a las terminales de exportación del Gran Rosario por el Río Paraná.

Para potenciar esta última alternativa logística sería necesario que el Gobierno Nacional implemente las siguientes medidas, una de ellas de naturaleza algo controvertida:

a) Modificar el calado y el ancho del Riacho "Barranqueras" para permitir el ingreso de trenes de 4 barcasas por remolcador (2 por 2).





b) La sanción de una nueva "Ley de perdón o waiver" que permita a los remolcadores con otras banderas no argentinas transportar mercadería de cabojate (argentina). Esta medida es controvertida porque algunos alegan que se favorecería a los remolcadores de banderas no argentinas.

c) Asegurar que los costos de transbordar mercadería de camión o ferrocarril a barcaza en el Puerto de Barranqueras tenga valores razonables, aceptables y compatibles con eficientes costos logísticos. La alternativa de carga de barcasas en Barranqueras con destino al Gran Rosario -en la campaña 2014/2015- ya ha sido utilizada con éxito -por ejemplo- por las empresas Compañía Logística del Norte S.A., la nueva empresa naviera Fluvialba S.A. y LDC Argentina S.A. (más conocida en el mercado como Dreyfus). Las operaciones en la campaña 2013/2014 - para todos los demandantes de este servicio- habrían ascendido a 100.000 toneladas, según fuentes periodísticas. Existe un potencial importante para hacer crecer este servicio de cargas dirigido a las terminales de exportación del Gran Rosario.

