



 Transporte

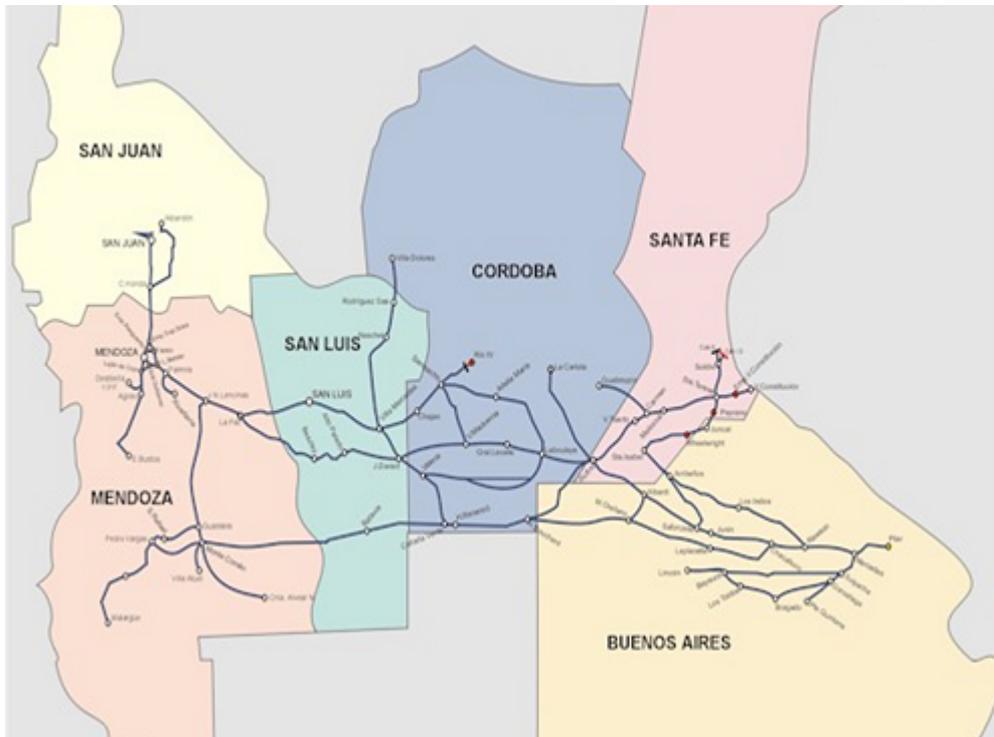
# El alto potencial de la línea de ferrocarril San Martín

ALFREDO SESÉ

La línea San Martín del Sistema Ferroviario de Cargas es una de las más importantes de nuestro país. Atraviesa las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan, algunas de las cuales comprenden la denominada zona núcleo de producción agrícola. Sin embargo, las deficiencias operativas y de infraestructura, algunas de ellas derivadas de eventos climáticos, derivaron en una importante caída en la carga transportada, que en el año 2016 alcanzó el menor valor desde 1994. Esta pérdida en la posibilidad del uso del ferrocarril implica un aumento en los costos logísticos que perjudica a productores.

El ferrocarril San Martín es uno de los más importantes del Sistema Ferroviario de Cargas (SFC). De acuerdo con lo publicado en el 'Informe Estadístico 2015 - Red Ferroviaria Argentina - Red de Cargas'<sup>(1)</sup>, elaborado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), es el segundo en extensión dentro de todo el SFC, después de la línea Belgrano. Si bien la red total de la Línea San Martín es la mayor de trocha ancha, con 160 kilómetros más que la concesionada al FerroExpreso Pampeano SA, la red en operación se ubica tercera, después de la del Nuevo Central Argentino, Ferrosur Roca y FerroExpreso Pampeano.





Según el informe antes mencionado, la red del ferrocarril San Martín alcanza los 5.254 kilómetros, de los cuales 2.655 kilómetros (50,5% del total) están en operación, contaría con 82 locomotoras (según Acta Acuerdo), más de 3.600 vagones y 1.544 empleados (dato al año 2012).

Esta línea recorre la zona central de nuestro país y atraviesa las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan. Es decir que une distintas provincias, algunas de las cuales están ubicadas en la denominada zona núcleo de producción agrícola.

Cabe recordar que en el mes de junio de 2013, a través de la Resolución N° 469 del ex-Ministerio del Interior y Transporte, se rescindieron los contratos de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de carga correspondientes a la Red Ferroviaria Nacional integrada por la Línea San Martín y remanente de la Línea Sarmiento, operada hasta ese entonces por la firma ALL Central S.A. y por la Línea Urquiza, operada por la firma ALL Mesopotámica S.A. Luego, estas líneas fueron asignadas a la empresa Belgrano Cargas y Logística S.A. (denominada Trenes Argentinos Cargas y Logística), que ya tenía bajo su responsabilidad la Línea Belgrano.

Sin embargo, el desempeño del ferrocarril San Martín, medido tanto por la evolución de las toneladas transportadas como por toneladas-kilómetro dista de haber sido satisfactorio. En el Cuadro N° 1 se indica la evolución de ambas variables en el período 1994-2016:



El alto potencial de la línea de ferrocarril San Martín - 10 de Marzo de 2017

**Cuadro N° 1: Evolución de toneladas transportadas y toneladas/kilómetro de la línea San Martín**

Años	Toneladas	Var. Anual	Tonelada-km (en millones)	Var. Anual
1994	2.439.729		2.066,18	
1995	2.852.011	16,9%	2.310,19	11,8%
1996	3.172.441	11,2%	2.576,51	11,5%
1997	3.605.563	13,7%	3.007,38	16,7%
1998	3.287.515	-8,8%	2.711,78	-9,8%
1999	3.148.023	-4,2%	2.510,10	-7,4%
2000	2.928.171	-7,0%	2.268,33	-9,6%
2001	2.854.789	-2,5%	2.054,86	-9,4%
2002	3.030.485	6,2%	2.240,99	9,1%
2003	3.197.654	5,5%	2.728,29	21,7%
2004	3.409.060	6,6%	3.018,02	10,6%
2005	3.536.559	3,7%	2.972,05	-1,5%
2006	4.192.862	18,6%	3.231,29	8,7%
2007	4.364.315	4,1%	3.139,81	-2,8%
2008	3.862.198	-11,5%	2.911,91	-7,3%
2009	3.507.370	-9,2%	2.560,05	-12,1%
2010	4.149.649	18,3%	2.932,82	14,6%
2011	4.269.280	2,9%	3.060,23	4,3%
2012	3.669.564	-14,0%	2.563,99	-16,2%
2013	2.948.935	-19,6%	2.100,06	-18,1%
2014	1.910.203	-35,2%	1.405,47	-33,1%
2015	1.558.250	-18,4%	1.029,65	-26,7%
2016	1.424.816	-8,6%	899,06	-12,7%

*Fuente: Elaboración propia BCR sobre datos de Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) (Año 2015) y Ferrocámara Empresaria de Ferrocarriles de Cargas (Año 2016).*

El valor máximo de la serie fue 4.364.315 de toneladas transportadas en el año 2007, mientras que el mínimo fue de 1.424.816 toneladas, en el año 2016. Es decir que el tonelaje transportado el año pasado fue el menor de la serie analizada y representó un 67% menos que el máximo, lo que implica unas 2,9 millones de toneladas menos.





En cuanto a las toneladas-kilómetro la evolución ha sido similar. El valor máximo de la serie se registró en 2006, con 3,231 millones de toneladas-kilómetro y el valor mínimo fue el año pasado con 899 millones, es decir un 72% menos. Obviamente, por la forma de cálculo que existe en la determinación de ambos indicadores, esos valores se dan en un contexto de caída de la distancia media recorrida. La distancia media promedio del período 1994-2014 fue de 775 kilómetros mientras que en el año 2015 alcanzó los 661 kilómetros, es decir que disminuyó un 15% con respecto a dicho período.

Es importante contextualizar los indicadores antes señalados, teniendo en cuenta la principal carga que mueve el ferrocarril San Martín y cómo ha evolucionado la producción de esa carga en el área de influencia del mencionado medio de transporte.

Tal como señala el Informe Estadístico 2015 antes citado, 'dentro de la familia de productos, el operador Belgrano Cargas y Logística – San Martín se destaca por transportar cereales y productos alimenticios. Los tres productos principales que transportó en 2015 fueron Soja, con el 23,5% del total, Fundente con 21%, Harina de Soja con el 8% y Maíz con el 12% del total. Entre dichos productos suman más del 64% de lo transportado por el operador. A estos se suman el Carbón, con 10% y Rocas de Aplicación con 9,5%. Es decir, el 48,8% de la carga transportada en 2016 fueron cereales y productos alimenticios, con 761.186 toneladas (Informe Estadístico 2015, página 63).

Esta línea férrea ha sufrido diversos problemas derivadas de crisis hídricas a lo largo de los últimos años. Sin el ánimo de hacer una historia detallada, el crecimiento del nivel del agua de la Laguna La Picasa habría comenzado a fines de los años ochenta y llevó al corte de un ramal del ferrocarril San Martín, generando complicaciones operativas. En ese ramal, las vías estuvieron bajo el agua desde el año 1999 hasta el 2006 aproximadamente, cuando se inauguraron obras para el bombeo de la laguna.

Otro ejemplo es el de las últimas lluvias de enero pasado, cuando hubo inundaciones y socavamientos en distintas áreas, en la zona comprendida entre norte de la Provincia de Buenos Aires y sur de Santa Fe. Tomando solo como referencia las localidades del sur de nuestra provincia, quedaron zonas totalmente desbordadas, agua encima de las vías y socavamiento de hasta un metro de profundidad.

Sin perder de vista los acontecimientos antes señalados, se ha realizado una comparación de la evolución de la producción agrícola en la zona de influencia de la línea San Martín con la de las cargas transportadas por dicho ferrocarril, teniendo en cuenta la importancia de la participación de los cereales y productos alimenticios en el total transportado.

Para ello, nos enfocamos en la producción de soja, trigo, maíz, sorgo y girasol en los partidos o departamentos de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis por los que tiene su tendido la línea San Martín, durante las últimas 10 campañas y comparamos la evolución de esa producción con la carga total transportada por esa línea en el mismo lapso.

La evolución de dichas variables se muestra en el Cuadro N° 2:



El alto potencial de la línea de ferrocarril San Martín - 10 de Marzo de 2017

**Cuadro N° 2: Evolución de toneladas producidas en área de influencia de línea San Martín y total toneladas transportadas**

Totales Campaña	Tn. producidas zona influencia	Var. anual	Tn. Transport. Línea San Martín	Var. anual	Ton.transp / Prod.granos
2006/07	18.062.894	--	4.364.315	--	0,24
2007/08	21.291.001	17,9%	3.862.198	-11,5%	0,18
2008/09	14.914.153	-30,0%	3.507.370	-9,2%	0,24
2009/10	18.197.480	22,0%	4.149.649	18,3%	0,23
2010/11	19.025.200	4,5%	4.269.280	2,9%	0,22
2011/12	15.280.140	-19,7%	3.669.564	-14,0%	0,24
2012/13	24.776.296	62,1%	2.948.935	-19,6%	0,12
2013/14	22.838.870	-7,8%	1.910.203	-35,2%	0,08
2014/15	27.993.665	22,6%	1.558.250	-18,4%	0,06
2015/16	27.253.518	-2,6%	1.424.816	-8,6%	0,05
Campaña 2015/16 vs promedio 9 campañas anteriores				34,5%	
Promedio campañas 2006/07-2010/11			18.298.146		
Promedio campañas 2011/12-2015/16			23.628.498		
Promedio campañas 2006/11 vs promedio campaña 201				29,1%	

Fuente: Elaboración propia BCR sobre datos del Ministerio de Agroindustria.

Del análisis de los datos se observa un importante incremento en la producción de granos. Si, por ejemplo, se toma el promedio de las campañas 2006/07-2010/11 y se lo compara con el promedio de las campañas 2011/12-2015/16, se aprecia un incremento del orden del 29%. Otra forma de analizarlo es comparar dicha serie entre puntas, lo que implica un aumento de la producción de esos granos desde los 18 a 20 millones de toneladas aproximadamente al comienzo de la serie a casi 27 millones, o sea alrededor de un 35% más.

El análisis antes desarrollado permite apreciar que se trata de una línea ferroviaria que recorre parte de la zona núcleo de producción agrícola más importante del país, cuya principal carga transportada son los cereales y productos alimenticios y que ha perdido carga, tanto si se mide en valores absolutos como a través de la relación entre la carga transportada total por esa línea y la producción de los principales granos en la zona de influencia.

Esta situación puede atribuirse a varias causas, entre ellas los fenómenos climáticos adversos y la falta de inversión y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Por ejemplo, se ha conocido el ejemplo puntual de un establecimiento industrial que procesa y agrega valor a la producción agrícola, situado a menos de 300 kilómetros del Gran Rosario, que debe pagar entre 3 y 4 dólares más por



tonelada para transportar en camión la mercadería que, en un alto porcentaje, antes se trasladaba en este ferrocarril. Esto refuerza la idea de la potencialidad concreta y real de esta línea, ya que no es una proyección hipotética de crecimiento sino que se basa en la capacidad industrial ya instalada y en el historial de las cargas efectivamente realizadas.

Además, el ejemplo anterior demuestra que, con una logística adecuada, el ferrocarril puede mover carga desde distancias más cortas de las que habitualmente se señalan como óptimas para ese medio de transporte.

De todo lo señalado queda claro que la línea San Martín del Sistema Ferroviario de Cargas tiene un alto potencial, que puede ser aprovechado rápidamente, ya que el tendido de sus ramales atraviesan una zona de influencia que se extiende a través del área productiva más importante de nuestro país, en donde la producción de granos y subproductos ha aumentado de modo significativo.

Esta afirmación puede sustentarse analizando un indicador que mide la relación entre la carga total transportada por este ferrocarril y la producción de granos en su zona de influencia, que durante el período bajo análisis habría caído entre puntas del 24% al 5%.

Como corolario se puede señalar que la inversión que se realice en la línea San Martín, tanto en infraestructura de vías, como en material rodante o en los accesos al Gran Rosario, así como las mejoras en la administración del tráfico ferroviario, tendrán un retorno económico interesante para los fondos que se destinen, con un período de maduración relativamente corto para este tipo de inversiones, ya que la demanda de carga derivada de la producción y procesamiento de granos en la zona de influencia ya existe. Sólo resta aprovechar esa oportunidad.

<sup>(1)</sup>Fuente:([https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/Info.Est.2015\\_Red\\_FFCC\\_CARGAS.compressed\\_0.pdf](https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/Info.Est.2015_Red_FFCC_CARGAS.compressed_0.pdf), acceso 31/01/17)

