Granos y productos alimenticios mostraron record de participación en el transporte de carga ferroviario

JULIO CALZADA

En 2016 hubo un récord en la participación del rubro 'cereales y productos alimenticios' (granos y harinas proteicas) sobre el total de las cargas transportadas por ferrocarril, teniendo en cuenta los últimos 20 años. Con 12 Mt, el rubro representó el 65% del total de las cargas ferroviarias transportadas. Le siguieron, en importancia, minerales y construcciones, con el 27%; manufacturas y otros, con el 7%; y combustibles e hidrocarburos, con el 2%. 'Cereales y productos alimenticios' creció en forma relativa al resto de las cargas en los últimos 20 años, exhibiendo un incremento de 40% al cabo del período.

En la presente nota se observan las cargas transportadas por ferrocarril de acuerdo a la familia de productos para los últimos 20 años en Argentina. En 2016, la familia 'cereales y productos alimenticios', que incluye granos y harinas proteicas, muestra un record en su participación relativa sobre el total de las cargas transportadas cuando se la confronta con lo sucedido desde 1997 a 2016: 65% del total de las cargas ferroviarias. Este rubro ha visto crecer paulatinamente su participación en el transporte ferroviario pasando de un 47% del total en 1997 a un 65% en 2016.

Véase lo siguiente: en el año 1997 se transportaban cerca de 8,9 millones de toneladas de cereales y productos alimenticios, en tanto que en el último año las cargas de este rubro ascendieron a 12,4 Mt; esto es, 3,5 Mt más que hace 20 años -aunque menor a los 13,8 Mt del año 2007. Por consiguiente, el resto de las familias de productos (minerales y materiales de construcción, combustibles e hidrocarburos, manufacturas y otros) han retrocedido en su participación, exhibiendo sensibles caídas en ese período de 20 años.

Más allá de ser récord, a lo largo de esa historia de 20 años, se puede apreciar que la carga relacionada con el sector agropecuario ha participado con 50%, y más, del total de la carga ferroviaria. El campo argentino y sus producciones siempre están presentes contribuyendo a generar movimientos y flujos de transporte, y generando mayores niveles de actividad económica, crecimiento en las exportaciones y numerosos puestos de trabajo. En este caso, sobre las propias actividades de transporte.

En primer lugar, considérese la actual conformación del sistema ferroviario de cargas que transporta granos, harinas y aceites vegetales. Según destaca la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, la red ferroviaria de cargas se compone de seis líneas de servicios, actualmente operadas por cuatro empresas. Tres de dichas empresas (Ferrosur Roca S.A., FerroExpreso Pampeano S.A. y Nuevo Central Argentino S.A.) son concesionarias que operan las líneas a su cargo desde principios de las década de los noventa. El cuarto operador, Belgrano Cargas y Logística S.A., también denominado 'Trenes Argentinos Cargas y Logística', es un operador estatal que tiene a su cargo, desde el año 2013, las ex líneas Gral. Urquiza, Gral. San Martín y Gral. Belgrano.

A comienzos de 2013, se dio por concluido el contrato con la empresa Sociedad Operadora de Emergencia S.A. (SOE), la que operaba la concesión de Belgrano Cargas S.A. por cuenta y orden del Estado Nacional (Resolución del Ministerio del Interior y Transporte Nº 28 del 4 de febrero de 2013). En esa oportunidad se procedió a crear la empresa 'Belgrano Cargas y Logística S.A' mediante el Decreto Nº 566 del 21 de mayo de 2013, empresa que se hizo cargo de los servicios de carga sobre las vías de la otrora Línea Belgrano. Asimismo se procedió a efectuar la rescisión de los Contratos de Concesión correspondientes a las empresas América Latina Logística Central S.A. y América Latina Logística Mesopotámica S.A., asignándose la gestión y operación ferroviarias correspondientes a las autoridades de Belgrano Cargas y Logística S.A. (Resolución MIT Nº 490 del 5 de junio de 2013

En un cuadro de este artículo se exponen los datos de las toneladas transportadas por familia de productos de los últimos 20 años. De allí pueden extraerse las siguientes conclusiones:

a)El rubro 'cereales y productos alimenticios' ha visto crecer su participación en el transporte de cargas ferroviarias, yendo de un 47% del total en 1997 a un 65% en el año 2016. En 1997 se transportaban cerca de 8,9 Mt, en tanto que en el último año las cargas de este rubro ascendieron a 12,4 Mt. Es decir, que se transportan 3,5 Mt más que hace 20 años.

b)La familia 'cereales y productos alimenticios' muestra en el año 2016 un record absoluto en su participación relativa sobre el total de las cargas transportadas por ferrocarril para los últimos 20 años. Ese 65% del año 2016, no se había registrado en ninguna otra oportunidad en el período considerado.

c)En consecuencia, 'cereales y productos alimenticios' es el rubro más importante de todas las cargas que transporta el sistema ferroviario de nuestro país.

d)Es el único rubro que muestra crecimientos en las cantidades transportadas en los últimos 20 años. El resto de las familias de productos han visto caer no sólo las toneladas transportadas sino también sus participaciones relativas en el total de cargas.

e)El rubro 'minerales y materiales de construcción' transportaba en 1997 cerca de 6,6 Mt. En el último año, bajó a 5 Mt. La caída interanual puntual asciende al 23% (año 1997 vs 2016).

f)La peor caída en el período lo registra la familia 'combustibles e hidrocarburos'. Este ítem transportaba 958 mil t en 1997 y en el 2016 cayó a 224 mil t. La caída entre 1996 y 2016 fue del 77%.

g)Otro rubro que muestra una involución en el tiempo es el de 'manufacturas y otros'. Transportó 2,4 Mt en 1997 y en el 2016 cayó a 1,3 Mt. La caída puntual entre 1996 y 2016 fue del 44%.

Este crecimiento en las cargas ferroviarias de cereales, granos y harinas en 20 años obedece a una causa principal: Argentina en este período (entre 1996 y 2016) multiplicó casi por 3 veces la producción física de granos. Pasó de 45 Mt en 1996 a casi 133 Mt en la campaña 2016/2017 según datos del Ministerio de Agroindustria de la Nación. El crecimiento ha sido muy relevante desde mediados de la década de los noventa. La producción en 1996/1997 era de 15 Mt en soja y 30 Mt en el resto de los cultivos (trigo, maíz y girasol). La soja multiplicó su producción por 4, pasando a 55/60 Mt. El resto de los cultivos (cereales y granos forrajeros) también crecieron de manera significativa: multiplicaron por 2,6 su producción pasando de 30 Mt a 78 Mt. El maíz y el trigo fueron los productos que más traccionaron subas en este grupo. En casi 20 años (desde el 1995 y hasta el 2016) la superficie sembrada aumentó de 23 millones de hectáreas a 38 M ha (ciclo 2016/2017), con un aumento del 65% en el área cultivada.

Estos datos son elocuentes del notable crecimiento del campo argentino en estos últimos 20 años y explican el aumento en las cargas granarias en el sistema ferroviario de cargas de Argentina. Este fenómeno no se muestra en el resto de los productos que utilizan el ferrocarril para desplazar sus producciones.

De todos modos, hay grandes posibilidades de seguir creciendo en materia de cargas ferroviarias en los próximos años. Para poder alcanzar este objetivo, de manera eficaz y eficiente, la Bolsa de Comercio de Rosario cree necesario avanzar en la reglamentación de la Ley Nacional N° 27.132 implementando la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas. La Bolsa entiende que este sistema, conocido por su nombre en inglés como "open access", sería el mejor para poder lograr un aumento en las toneladas transportadas y una baja en los costos de transporte, teniendo en cuenta las características de un país tan extenso y de elevada superficie como es Argentina. La entidad ha solicitado la implementación de las siguientes medidas dentro de este nuevo sistema propuesto:

•Que en la organización del sistema ferroviario de cargas exista la separación vertical; es decir, que haya separación de niveles funcionales en infraestructura de vías y la operación de trenes.

•La igualdad entre pares y equidad en el sistema. Es decir, que todas aquellas empresas que realicen la actividad de transporte ferroviario de cargas deberían ser operadores, con tratamiento equitativo.

•Un plazo de transición para que, tanto los concesionarios privados como las empresas estatales actualmente participantes, se transformen en operadores.

•La competencia leal y equitativa para el acceso al material rodante existente por parte de todos los operadores, sin desmedro de la incorporación de nuevo material.

•La participación de los operadores en la definición de los programas de mantenimiento e inversiones.

•Que los procesos de contratación de los trabajos de mantenimiento e inversión se realicen en un entorno competitivo y transparente.

•La determinación de cánones de circulación de trenes que no afecten la competencia 'intra' e intermodal. Un control cruzado de los valores del canon que se establezcan, por parte de la autoridad de la aplicación.

•Que se formule un programa de demanda de cargas a corto, mediano y largo plazo.