Claves para reconfigurar el sistema de transporte de cargas y logística de Argentina en 6 años: ferrocarriles y open access (Nota N°2)

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

Continuando con el análisis de los desafíos de los modos de transporte para Argentina en los próximos 6 años (Ver Informativo Semanal N° 1.876), en la presente nota se aborda la cuestión de la finalización de las concesiones ferroviarias en el transporte de cargas y la posible implementación del sistema 'Open Access'.

En una nota publicada en el informativo de la semana pasada analizábamos que, en materia de transporte y logística para las cargas granarias, Argentina podría enfrentarse en los próximos 6 años a la posibilidad de instrumentar cambios estructurales profundos y fundamentales en todos sus modos de transporte: vial, ferroviario y fluvio marítimo. Indicábamos que estos cambios podrían llegar a impactar positivamente en los números de los productores agropecuarios argentinos con una reducción en los costos de transporte y logística y una mejora en su rentabilidad. Esta situación va a depender de las decisiones que se tomen y del éxito en la implementación de nuevas políticas, regulaciones e infraestructura.

En la nota anterior comentábamos puntualmente que en los próximos seis años podrían presentarse las siguientes situaciones:

- Implementación final del sistema de Participación Público-Privada en los corredores viales que transporta granos a los nodos portuarios principales de Argentina: Gran Rosario, Bahía Blanca y Quequén.
- Finalización de las concesiones ferroviarias para el transporte de cargas y la implementación del sistema 'Open Access'.
- Finalización de la concesión del dragado y balizamiento del canal navegable troncal del Río Paraná desde el Gran Rosario al Océano y desde Confluencia al Gran Rosario. Recordemos que del primer tramo (Gran Rosario- Océano) salen el 80% de las exportaciones nacionales de granos, harinas y aceites (unas 72 millones de toneladas/año).
- La implementación de bitrenes y camiones escalables que podrían llegar a permitir –de manera paulatina- aumentar la capacidad de cargas de granos en el modo vial y reducir los costos de transporte.
- La posible solución a la problemática de los elevados costos para transportar granos desde el Norte Argentino a los Puertos del Gran Rosario y zona central del país. Todo esto vía 'Open Access' y rehabilitación del Belgrano Cargas en el tramo Joaquín V. Gonzalez (Salta)- Avia Terai- Gran Rosario.
- La posible avance del transporte de cabotaje de granos en el Río Paraná hacia el Gran Rosario, potenciando los puertos chaqueños, correntinos y de la Provincia de Entre Ríos.
- La mayor participación del modo ferroviario en cargas granarias mediante nuevas obras de acceso a las terminales portuarias.
- La búsqueda de un esquema institucional, económico y financiero que brinde solución a la permanente problemática de rehabilitación de los caminos de la red terciaria (caminos rurales).

En la presente nota abordaremos la cuestión de la finalización de las concesiones ferroviarias en el transporte de cargas y la posible implementación del sistema 'Open Access'.

La Finalización de las concesiones ferroviarias para el transporte de cargas y la posible implementación del sistema 'Open Access'

En el actual sistema ferroviario argentino de cargas subsisten tres concesiones ferroviarias que son operadas por el sector privado. Las mismas están vigentes desde la implementación del sistema de privatizaciones en los años 1989 y 1990. En primer lugar, los ramales ferroviarios operados por la firma Nuevo Central Argentino S.A, los cuales son importantes para traer granos y subproductos desde el Norte Argentino (Tucumán y otras provincias) y zona central del país hacia las terminales portuarias y fábricas aceiteras del Gran Rosario. En segundo lugar, la concesión de la red operada por Ferroexpreso Pampeano (FEPSA), la cual es muy relevante para hacer llegar los granos desde la provincia de Buenos Aires, La Pampa y Sur de Santa Fe al nodo portuario Bahía Blanca. En tal sentido, FEPSA en el año 2017 habría

transportado cerca de 2,8 millones de toneladas a Bahía Blanca. Y finalmente Ferrosur Roca, cuya operatoria está más ligada al transporte de materiales de construcción.

Contractualmente, estas tres concesiones finalizan en los próximos 5 años. La de Ferroexpreso Pampeano SA (FEPSA) vence el 14/06/2021, la del Nuevo Central Argentino (NCA) el 23/12/2022 y la de Ferrosur Roca el 12/03/2023. Se trata de una situación especial y muy importante para Argentina porque obliga a definir un nuevo sistema de operación para los ferrocarriles de cargas

Para ello, en el año 2017 el Gobierno Nacional efectuó una contratación de servicios de consultoría a fin de decidir la reestructuración del Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina. A través de ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.) llevó a cabo la Licitación Pública Nacional Nº LP27/2017. La adjudicación recayó sobre la firma Bain & Company Argentina SRL. Esta firma realizó los estudios iniciales pertinentes.

Recordemos que la República Argentina inició un proceso de transformación de los ferrocarriles, en particular los servicios de carga, mediante la sanción de la Ley Nacional Nº 27.132 en el año 2015. En el artículo 4to de la ley se fija la modalidad de acceso abierto (Open Access) a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros. La ley no fue reglamentada por lo que este esquema de funcionamiento del sistema no se encuentra actualmente vigente.

En dicha ley se establecían nuevas políticas donde: a) El Estado Nacional se hace cargo de la infraestructura nueva, para su actualización; b) Se incluyen bajo responsabilidad estatal los gastos de mantenimiento de la infraestructura existente; c) Se resalta la necesidad y se invita a participar al sector privado, quién estaría a cargo de la operación del sistema y del equipamiento en material rodante e instalaciones complementarias, como talleres, zonas de transferencias de carga, entre otras, con su financiamiento.

Finalmente, en mayo del corriente año, **el Gobierno Nacional anunció su decisión de adoptar como nuevo modelo de gestión del sistema ferroviario de cargas al 'Open Access'**. Anunció la puesta en marcha de este nuevo sistema con el objetivo de bajar los costos logísticos del transporte en la cadena productiva y propender al desarrollo de las economías regionales. El anuncio fue realizado por el Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich, quien estimó una inversión total de 8.800 millones de dólares en el nuevo sistema para renovar unos 9.850 kilómetros de vías. Según la presentación realizada por las autoridades nacionales, el modelo podría llegar a contar con 7 corredores con ramales asignados tal como se observa en la figura que se adjunta, aunque existe la posibilidad de que haya un octavo corredor. Aún no se ha definido el sistema final a implementar.



Sintéticamente: ¿En qué consiste el 'Open Access' o modalidad de acceso abierto en la Red Ferroviaria Nacional para operar los servicios de transporte de cargas?

Es un sistema donde existe separación vertical, es decir donde hay separación de funciones entre dos tipos de empresas: a) quienes tienen a su cargo la infraestructura de vías y b) quienes realizan la operación de trenes y la actividad comercial. La empresa o grupo empresario que tenga a su cargo la infraestructura de vías deberá ocuparse de la ejecución de las obras sobre la red ferroviaria, la rehabilitación y mantenimiento de vías y el control de tráfico.

En cambio, las empresas que sean operadoras contarán con material rodante propio con el cual transportarán cargas propias o de terceros. Se ocuparán de la conducción y movilidad de los trenes, la planificación de la operación y su ejecución, la prestación de servicios de transporte a terceros y la comercialización de estos servicios. Por transitar sobre la red ferroviaria rehabilitada, los operadores abonarán el cánon correspondiente.

Es importante destacar que a Setiembre de 2018 el Gobierno Nacional no tiene aún definido el sistema definitivo de funcionamiento dentro del Open Access. La Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF S.E.) ha decidido contratar con fondos del Estado Nacional una consultora que deberá asesorar al Gobierno en todo lo relacionado con los aspectos técnicos, regulatorios y operativos, para llevar a cabo la implementación del nuevo sistema 'Open Access'. Veremos cómo evoluciona esta tarea que debería permitir en los próximos 6 años tener un nuevo sistema de operación para las cargas. Se trata de una cuestión trascendente para los productores granarios de nuestro país y para toda la cadena de valor agroindustrial por su impacto en una posible baja de costos logísticos y de transporte. Los próximos años serán decisivos para Argentina y definirán las reglas de juego para los próximos 20 años (mínimo) en materia de transporte de cargas.

De implementarse eficientemente, se beneficiarían principalmente aquellos productores de bienes que se encuentran alejados de la zona central del país, en donde se desarrollan la mayor parte de las actividades industriales, comerciales, de servicios, de transporte y logística de la República Argentina. Nos referimos a los productores de granos y de otros productos agroindustriales del Norte Argentino, como así también de numerosas empresas de esas zonas.

El transporte por camión genera a los productores del Norte elevados costos adicionales, a diferencia de si esa carga se dirigiera en ferrocarril a los puertos del Gran Rosario o a las industrias o centros del consumo de la zona central del país. La distancia es un verdadero problema para la viabilidad económica de numerosas explotaciones agrícolas del Norte Argentino. Argentina necesita una muy fuerte reconversión en su sistema ferroviario, que ha mostrado en las últimas décadas una notable pérdida en la extensión de su red ferroviaria y en las cargas transportadas. Nuestro país alcanzó la máxima extensión ferroviaria en el año 1953 con 44.000 Km. En ese momento, en materia de red ferroviaria, Argentina ocupaba la tercera posición en el continente americano y la décima a nivel mundial. Ostentaba el 3,2% de la extensión total mundial. Actualmente, y luego de décadas de retroceso, se explotan aproximadamente 19.000 Km de red ferroviaria. El resto se encuentra desactivado o depredado.

Pero además, Argentina tiene un claro desbalance en su matriz de transporte de cargas. Nuestro país mueve anualmente cerca de 450 millones de toneladas por año, donde apenas 19 Mt son transportadas por ferrocarril. En consecuencia, la matriz de transporte actual implica que el 91% de las cargas se trasladan en camión, 4,2% por ferrocarril, 4,8% por la Hidrovía Paraná- Paraguay (tramo Puerto de Santa Fe/ Puerto Cáceres) y menos de un 0,1% por modo aéreo (en este caso, computando internacionales, de cabotaje y correo). Es bajísima la participación del modo ferroviario y urge revertir esta situación, máxime cuando se habla de transportar commodities agrícolas.