En 2019, la carga total transportada por ferrocarril fue 22,1 millones de toneladas

Alfredo Sesé - Bruno Ferrari - Pablo Ybañez

El tonelaje transportado por ferrocarril aumentó un 14,7% en el año 2019 respecto al 2014, mientras que las ton-km lo hicieron en 20,4%. Destaca la mayor participación de Trenes Argentinos Cargas y Logística y el share de los rubros agroindustriales.

De acuerdo con la información que publica la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la carga total transportada por ferrocarril en Argentina en el año 2019 ascendió a 22,1 millones de toneladas, presentando una variación positiva de 17,6% con relación a igual período del año anterior, en tanto que las toneladas-kilómetro registraron un aumento de 17,2%.

Se recuerda que, a través de la Resolución N° 469/2013 del Ministerio del Interior y Transporte, se rescindieron los contratos de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de carga correspondientes a la ex 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. (ahora denominada Trenes Argentinos Cargas y Logística), que ya tenía bajo su responsabilidad la Línea Belgrano.

En este sentido, si se toma un período más amplio, con el objeto de observar el desempeño de la Red Ferroviaria Nacional conformada actualmente, las toneladas transportadas desde el año 2014 han presentado un incremento entre puntas de 14,7%, respectivamente. En este punto, es importante recalcar que en el año 2018 se produjo una de las sequías más importantes de la historia Argentina, lo cual permite inferir que el transporte de cargas no se ha visto exento de mermas en los tonelajes transportados de granos y subproductos afectando su desempeño total de cargas transportadas, tal como se observa en el año 2018 si se lo compara con el año 2014.

Por otro lado, tal como se muestra en el Cuadro N° 1, la evolución de las toneladas transportadas fue dispar entre los concesionarios o líneas que conforman el Sistema Ferroviario de Cargas (SFC). En el caso de Ferrosur Roca S.A fue la única concesión que presentó una caída en las cargas transportadas en el año 2019 (respecto del año previo) de 5,9 %, respectivamente. En cambio, las que aumentaron el tonelaje movido fueron, por un lado, las concesiones FerroExpreso Pampeano S.A. (+31,5%) y Nuevo Central Argentino S.A (+16,5%). Luego, las líneas de Trenes Argentinos Cargas y Logística registraron un incremento de 50,3% en el caso de la línea San Martín, 31,6% en la Urquiza y 16,5% en la Belgrano. Como ha ocurrido en años anteriores, no debe soslayarse que el aumento porcentual en la línea Urquiza se da en el contexto de una carga transportada muy baja. En el caso de la línea Belgrano, sin dejar de reconocer que aún tiene un muy importante potencial por explotar, las toneladas transportadas son las más altas desde hace 25 años.

Si se observa el desempeño en el período 2014-2019, la evolución de cargas transportadas en ferrocarriles ha sido favorable, en términos generales. Solo las concesiones Nuevo Central Argentino S.A. y Ferrosur Roca S.A. han presentado disminuciones en las toneladas transportadas, con mermas de 1,3% y 14,9%, respectivamente. Luego, por orden de importancia, la mejor actuación ha sido la de la Línea Belgrano, con un incremento sustancial de 145,7%, seguido por la Línea San Martín con un aumento de 71,1%. Seguidamente, con resultados positivos pero con valores menores se encuentran FerroExpreso Pampeano S.A. (+24,5%) y Línea Urquiza (+22,7%). Por otro lado, se observan caídas en las toneladas transportadas en la concesión Ferrosur Roca S.A. (-14,9%) y Nuevo Central Argentino S.A. (-1,3%)

En cuanto a la participación porcentual de cada una de las empresas concesionarias del servicio, en el Cuadro N°2 se observa que FerroExpreso Pampeano S.A.; Nuevo Central Argentino S.A. y Ferrosur Roca S.A., en ese total fue de 19,7%; 33% y 20,2%, en el año 2019. En tanto, la participación de las líneas San Martín, Urquiza y Belgrano, que forman parte de Trenes Argentinos Cargas y Logística, fue de 14,8%; 1,4% y 10,9%, respectivamente.

De esta forma, si se suma la cuota de mercado de las tres empresas concesionarias y la de las tres líneas que opera Trenes Argentinos Cargas y Logística, las primeras representaron 73% mientras que las segundas 27%. Esto representa un

aumento de once puntos porcentuales para el market share de Trenes Argentinos Cargas y Logística con relación al año 2014. En conclusión, si bien el conjunto de las concesiones privadas contiene una participación preponderante respecto del total de cargas transportadas, las líneas férreas bajo gestión pública han exhibido no solo una mejora en los tonelajes movidos, sino que también un incremento en su participación del mercado. Aquí es importante recalcar, que en los últimos años se realizaron importantes obras de infraestructura para mejorar el transporte de cargas, logrando mejoras sustanciales en las vías férreas, obras de arte y demás inversiones de capital para lograr un adecuado funcionamiento de la empresa Trenes Argentinos Cargas y Logística.

El Cuadro N° 3 permite ahondar algo más en la producción del Sistema Ferroviario de Cargas a lo largo del período analizado. En este sentido, se analiza la variación de la distancia media en relación con el año 2018 y respecto de 2014



Por un lado, si se centra la mirada en la variación de la distancia media recorrida del actual Sistema Ferroviario de Cargas en su conjunto desde el año 2014 hasta 2019, se puede observar que hubo un leve crecimiento en dicha variable. Mientras que en el período 2018-2019 prácticamente no hubo cambios notables con una baja marginal de 0,3% en la distancia media recorrida. La variación porcentual para el período de 6 años considerado implica un aumento de 5%.

No obstante, cada línea férrea ha presentado un resultado dispar, con Ferrosur Roca S.A. y FerroExpreso Pampeano S.A. logrando el mayor aporte en el crecimiento de la distancia media recorrida con 20,5% y 4,9%, respectivamente, entre 2014 y 2019. Las líneas Belgrano y San Martín han presentado las mayores caídas en dicha variable, con valores de 19,2% y 13,1%, respectivamente. El resto de las líneas férreas han presentado variaciones menores en términos relativos.

Una variable de suma importancia al analizar el desempeño del transporte ferroviario son las toneladas kilómetro, ya que combina los dos elementos, volumen transportado y distancia, permitiendo establecer magnitudes comparables entre los distintos sistemas de transporte. El Cuadro Nº 4 nos muestra la variación de la misma en los períodos considerados anteriormente.



Si se considera que las toneladas transportadas por el Sistema Ferroviario de Cargas han presentado un incremento de 14,7% en el período 2014-2019 y un aumento de 5% en la distancia media (en km), es esperable observar mejoras en las toneladas-kilómetro transportadas. En este sentido, la concesión con mayor crecimiento en tn-km fue FerroExpreso Pampeano S.A., con 31%, mientras que Nuevo Central Argentino S.A y Ferrosur Roca S.A. se comportaron casi sin variaciones. Luego, las líneas de Trenes Argentinos Cargas y logística obtuvieron mejoras importantes para la Línea San Martín (+49%), Línea Belgrano (+99%) y Línea Urquiza (+18%). Finalmente, al observar el resultado global para el período 2014-2019, el incremento ponderado fue de 20,4%, mientras que en la comparación 2018-2019 el resultado fue similar con un crecimiento de 17%. (Cuadro N° 4)

Para obtener mayores indicios sobre los motivos de las variaciones en los valores anteriormente analizados, en el Cuadro N° 5 se muestran las toneladas transportadas por el Sistema Ferroviario de Cargas de la República Argentina discriminado por distintos rubros.

Como puede apreciarse, las categorías “Granos” y “Minerales y materiales de la construcción”, han sido las que mayores variaciones en la participación han presentado a lo largo del período considerado (2014-2019). La categoría “Granos” ha logrado incrementar 13,6 puntos porcentuales la participación con respecto al año 2014. En contraposición, la categoría “Minerales y materiales de la construcción” ha detentado una disminución importante en dicho período con una baja de 10 puntos porcentuales. En consecuencia, si bien se incrementaron los tonelajes transportados por las líneas férreas, la matriz de productos ha presentado un cambio en la composición en los últimos años.



Por último, si se realiza un análisis del conjunto de rubros derivados del agro y la agroindustria (renglones 1; 2; 5; 6; 10; 11 y 12), se concluye que se transportaron aproximadamente 14,6 millones de toneladas durante 2019, lo que representó el 66% del total de la carga transportada, a diferencia del 58% obtenido en el año 2014. Dicho valor representa un gran aumento en la participación de este rubro con respecto a las demás categorías. En términos económicos es importante resaltar que si a este volumen transportado se lo multiplica por la tarifa media del sistema que informa la CNRT para el año 2019, de casi $ 608 por tonelada, se obtiene un monto de facturación bruta anual estimado en unos 8.869 millones de pesos, sólo originados por la actividad de este sector.