

| FERROCARRILES |

# Los durmientes se despiertan

Continuación de la Pág. 1. Col. 1

provisionalmente por una unión de empresas. Por otro lado, el gobierno federal anunció un programa de inversiones por más de 1000 millones de pesos para los próximos tres años y acaba de iniciar una salida para el principal ramal del país, el Belgrano Cargas, al declarar su emergencia y allanar el camino para la intervención privada.

Sin embargo, el ferroviario sigue siendo un modo de transporte subexplotado y en muchos aspectos, en crisis. Sólo basta recordar algunos de los últimos accidentes entre los que figuran choques de trenes y camiones y colectivos arrollados. Pero hay algunos pequeños indicios de que, en el mediano y largo plazo, algunas cosas podrían cambiar.

En eso, el agro sería clave. Este sector tiene dos ideas fijas: la cosecha de 100 millones de toneladas, cada día más próxima, y su transporte. Por eso, a fines del año último, el Foro de la Cadena Agroindustrial, que agrupa a unas 40 entidades del campo, reclamó la reactivación del ferrocarril Belgrano Cargas, hasta ahora administrado por el sindicato Unión Ferroviaria. Y hace pocos días, la Cámara de la Industria Azúcarera de la República Argentina (Ciara) y el Centro de Expor-

tadores de Cereales (CEC) insistieron en ese pedido.

Es que los números cantan: según el último anuario de la Ferrocámaras —que agrupa a todos los operadores de trenes de carga— con un litro de gasoil el ferrocarril traslada una tonelada a 147 km, mientras que el camión, con la misma cantidad de combustible, lleva la misma carga a sólo 37 km. No obstante, a pesar de consumir cuatro veces menos, el tren sólo concentra el 10% del total de las cargas que se mueven por el país. Dentro de ese porcentaje, la mayor parte (47%) son productos del agro y derivados. ¿Por qué la cifra no es mayor? Porque faltan inversiones, responden al unísono hombres de negocios del transporte y del agro.

Por eso, para varios de esos empresarios, la reciente decisión del presidente Néstor Kirchner de intervenir el Belgrano Cargas fue una señal alentadora. Se espera que el ramal sea operado por un consorcio privado liderado por el grupo Macri y la firma china Sahne Hopefull Grain & Oil, al que se sumarán las empresas argentinas Roggio y Enepea y los sindicatos ferroviarios. Es posible que a esos gremios también se agregue el Sindicato de Camioneros de Hugo Moyano. Este último dato motivó las quejas de varios gobernadores e intendentes del Litoral y el norte ar-

gentinos que esperan la puesta en valor del Belgrano desde hace años.

Este ferrocarril recorre 13 provincias y —con un mejor funcionamiento— permitiría a más productores del Norte y Noroeste hacer llegar sus bienes y productos a los puertos fluviales y marítimos de exportación, y a las grandes zonas de consumo y producción ubicadas del Centro y Esta. Pero necesita urgentemente obras de infraestructura y material rodante para poder seguir

## DESTINO EXTERIOR

Según datos del último Anuario de la Ferrocámaras, entidad que agrupa a los concesionarios privados de ferrocarriles de carga, el 59% de todas las mercaderías transportadas tiene destino de exportación.

prestando servicios (en 1990 transportaba 5 millones de toneladas y hoy no supera las 800 mil).

El impacto en las economías rurales no es exclusivo de este ramal. Todos los trenes de carga son vitales para el interior productivo. En el Noroeste (NOA), para porcinos, granos, azúcar,

tabaco, minerales, frutas cítricas y sus derivados; en el Nordeste (NEA), para soja, arroz, la actividad forestal y el intercambio con el Mercosur; en Cuyo, para los vinos, el traslado de bebidas de consumo masivo y la conexión multimodal con Chile en la Pampa Húmeda, para los granos y sus subproductos, el transporte de mercaderías industrializadas para consumo y exportación, materiales de producción y productos petroquímicos y siderúrgicos; y en la región del Comahue, para contenedores refrigerados con fruta fresca de exportación, combustible líquido, productos petroquímicos y la conexión multimodal con Chile.

Actualmente, los concesionarios privados y el Gobierno están renegociando los contratos, que presentan incumplimientos desde la crisis de 2001. Cuando esos acuerdos se firmen, podrían anunciarse nuevas inversiones, tanto públicas como privadas. Las empresas concesionarias emplean a 5900 personas y, desde la privatización, realizaron inversiones por más de 900 millones de pesos. Otros 545 millones de pesos fueron invertidos por los sectores productivo y comercializador en la concreción de instalaciones fijas (estaciones de almacenamiento y acopio de granos y otros productos, playas y estructuras para el movimiento de contenedores y termi-



El tren podría volver a ser útil

nales portuarias, entre otras cosas) y el aporte de material rodante.

## Pasajeros

La adquisición de locomotoras usadas provenientes de Portugal y España y la incorporación de nuevos vagones construidos en el país son dos noticias recientes y sin antecedentes para el ámbito ferroviario en los últimos años. Pero no es todo. Pocos meses atrás, la Secretaría de Transport-

**LPI LOGISTIC PLATFORMS INVESTMENT**

INVERSIONES CON VALOR AGREGADO

¿Listos para crecer y desarrollar el potencial logístico?

INTERNACIONAL TRADE FINANCIAL

**VIDEO SEGURIDAD**

MONITOREO Y CONTROL POR INTERNET

**GeoVision ARGENTINA**

**5218-1888**

lanacion@geovisionargentina.com  
www.geovisionargentina.com

**SERVICIOS A MEDIDA SIN LIMITES**

- ALMACÉN
- TRANSFERENCIA
- CARGA Y DESCARGA
- MANEJO DE CONTENEDORES
- MANEJO DE BARRILES BANCARIOS
- MANEJO DE BARRILES Y BARRILES
- MANEJO DE BARRILES

**OCASA Soluciones Logísticas**

www.ocasa.com

## | OPINIÓN |

Por Roberto Bloch

## Las ventajas de los ferrocarriles trasandinos

En la integración física argentino-chilena, el ferrocarril juega un rol fundamental. Y también es útil, combinado con el modo marítimo, para la llegada argentina a Perú, Ecuador, Colombia, América Central, la costa oeste de Estados Unidos y, en ciertos casos, a China y Japón, y para la llegada de mercaderías chilenas a Europa, Sudáfrica, la India y a algunos países del sudeste asiático.

Además, son notables los beneficios ambientales que implica el uso del ferrocarril sobre el camión, la reducción de la accidentología y la disminución de las congestiones, entre otras cosas. Actualmente, existen entre la Argentina y Chile, con diverso desarrollo, las siguientes conexiones ferroviarias:

■ El Ferrocarril Trasandino del Norte (FTN) une Salta con Antofagasta, en Chile, por el paso de Socompa. Es uno de los trenes más altos del mundo (por su recorrido); en Abra Chorrillos alcanza los 4475 metros. El FTN reviste gran importancia como medio logístico para la actividad minera binacional. El potencial actual (sin aprovechar) es de un millón de toneladas por año. Con obras de acondicionamiento, podrían alcan-

zarse las 2.700.000 t por año. El FTN también transporta mercadería en tránsito hacia Paraguay, Brasil y Uruguay. Además de Antofagasta, también podría llegar a los puertos chilenos de Iquique y Mejillones. Tiene un enlace con la Hidrovía Paraguay-Paraná en el puerto de Barranqueras, Chaco. Además de la licitación del transportador ferroviario argentino, está pendiente la reconstrucción de la conexión ferroviaria con los ramales bolivianos.

■ El Ferrocarril Trasandino Central (FTC), inactivo desde 1984, dispone de un proyecto de rehabilitación que contempla el llamado a licitación para que un único operador actúe en ambos países. Para esto se deberán reacondicionar 225 km entre Luján de Cuyo, Mendoza, y Los Andes, Chile. Entre otras cosas, transportará cereales, minerales, aceites, vinos, sustancias peligrosas y contenedores. Las vías soportan un máximo de 18 toneladas por eje. Se programarán salidas fijas para que los cargadores puedan planificar sus entregas y se planea desarrollar estaciones de transferencia de cargas tren-camión, y viceversa. El FTC podría disminuir el intenso tránsito vial por el

paso Cristo Redentor, en Mendoza, que suele cerrarse por largos períodos debido a los bloques de nieve. Además de las conexiones con los puertos de Buenos Aires y Valparaíso, existirán conexiones con puertos de Brasil, al integrarse a la traza ferroviaria costera brasileña.

■ El Ferrocarril Trasandino del Sur (FTS) transcurre entre Zapala, Neuquén, y Lonquimay Chile, pero faltan construir aproximadamente 200 km de vías para completar la unión. Transporta, con transferencia a camión para cruzar la Cordillera, madera, frutas, pescados, cemento, equipos industriales, cereales y aceites. Las vías podrían unirse utilizando el paso de Pino Hachado o el paso Mallín. Se proyectan estaciones de transferencias de cargas en la zona, en ambos países. En la Argentina, podría conectarse con los puertos de Bahía Blanca y San Antonio, y en Chile, con los de Talcahuano y Valdivia. Además de la distribución de mercaderías aquí y en el país trasandino, podrían alcanzarse terceros mercados.

El autor es docente de posgrado y consultor en comercio exterior. E-mail: robloch@speedy.com.ar



una alternativa de transporte

de la Nación anunció un megaplan de obras para reorganizar el sistema ferroviario de pasajeros con la construcción de varias decenas de estaciones, la reconstrucción de 677 coches y la compra de otros 79, la adquisición de 32 nuevas locomotoras y la reparación de otras 50, entre otros puntos. Este megaplan gubernamental - en el que se invertirían unos 5000 millones de pesos hasta 2008 - pretende mejorar los servicios en el área metropolitana,

que despierta muchas quejas entre los usuarios, y reactivar los trenes de pasajeros al interior.

Habrà que esperar a que las obras se concreten, los pasajeros no viajen como ganado y el país productivo pueda apoyarse en el ferrocarril para mejorar su competitividad, es cierto. Pero mientras tanto, las tendencias concretas y las promesas inciertas son noticia en un ámbito como el del tren, en el que hacia tiempo se habían perdido las esperanzas.



CARGA  
CON TODO  
NUESTRO  
ORGULLO.

Mercedes-Benz L1634. El camión más vendido de 2005.



Mercedes-Benz