

EDICIÓN ANIVERSARIO

# Cómo aumentar las cargas

El modo ferroviario necesita fuertes inversiones en infraestructura, pero enfrenta el dilema de una bajísima participación en el transporte de mercaderías

Andrés Asato  
PARA LA NACION

"Por cada kilómetro de la red ferroviaria argentina, en promedio, sólo circula un tren cargado por día y ese es el gran problema de los sistemas ferroviarios latinoamericanos chinos y medianos, porque a todos les hace falta mayor tráfico. Es imprescindible aumentar el tráfico de cargas, de lo contrario, no hay manera de que los sectores público o privado estén dispuestos a financiar obras en infraestructura ferroviaria", señaló Jorge Kohon, especialista en planificación y desarrollo del sistema ferroviario de carga y pasajeros.

Lo dicho por el asesor de organismos multilaterales de crédito durante el foro sobre "Tendencias e impactos del cambio tecnológico en el transporte ferroviario", que tuvo lugar en la Universidad Nacional de San Martín, se corrobora con los números: por cada kilómetro de vía en la Argentina pasan 600.000 toneladas solamente, un tren cargado por día. Mientras que en Colombia, con un tráfico muy intenso en un ramal muy pequeño, pasan 12 millones y medio de toneladas;

en Brasil, casi 11 millones de toneladas, y en México, 4 millones.

Brasil lidera en el uso del tren de cargas con 465 millones de toneladas por año, seguido por México (300 millones) y Colombia (40 millones de un sólo producto: carbón). Recién después aparecen Argentina (22 millones de toneladas por año), Chile (10 millones), Perú (3 millones) y Bolivia (1 millón).

Para Kohon, un tema pendiente en la región es determinar quién financia la infraestructura, siendo que los ferrocarriles chinos y medianos —como los argentinos— cuentan

con recursos limitados. "Hay que renovar vías y hacer mejoras estructurales para que sean más competitivos —dijo Kohon—, como el aumento de peso por eje, conformar en las ciudades para evitar que los trenes ingresen en las ciudades, mejora en el acceso a los puertos y eficiencia en el transporte de contenedores. Y también evitar la inversión de vías que limitan su expansión."

El especialista se mostró a favor de generar una empresa estatal de infraestructura sobre la cual puedan actuar distintos operadores cada uno con su propio tren (Open Access, experiencia desarrollada en Brasil): "Cuando uno abre la competencia ferroviaria, cosa que no sucede con las concesiones actuales, puede ser un buen intento para romper el problema estructural de hoy de los trenes de cargas que es el no tener tráfico", indicó.

Kohon agregó también que hubiera sido importante haber recuperado el material rodante existente, las locomotoras y los vagones, que favorece el trabajo local, y a un costo sensiblemente menor. ■

Seguimos construyendo valor

**GS1 Argentina**

Somos una Organización global, neutral y sin fines de lucro con sede en más de 110 países que provee un sistema de estándares para identificar artículos y locaciones, capturar detalles sobre los movimientos en las cadenas y compartir esa información internamente y con socios comerciales.

f /GS1Argentina    @GS1Argentina

Tu plataforma para los negocios

www.gs1.org.ar

DÉFICIT

## NORMAS PASADAS DE MODA

Sobre aspectos vinculados a la infraestructura ferroviaria, el especialista Jorge Clemente destacó que las tendencias internacionales indican que necesitamos infraestructura amigable con el medio ambiente, inversiones en tecnologías

limpias y económicas, y mejoras en los accesos. Destacó que el país está preparado para recibir las nuevas tecnologías y que el financiamiento también es posible para concretar las obras que se necesitan.

"¿Cuál es la falencia que uno encuentra como proyectista? Que estamos trabajando con normas antiguas de ferrocarriles argentinos, algunas son buenas, pero nos faltan nuevas normas y así evitaríamos discusiones con el cliente, con

los contratistas y con las inspecciones. Aquí cada uno quiere aplicar sus normas de acuerdo con su conveniencia y así es difícil llegar a un entendimiento. Adecuar las normas mejoraría al país como comprador de nuevas tecnologías", señaló Clemente.

Del foro que organizó el Instituto del Transporte de la Unsam que coordinó José Barbero, también formaron parte Horacio Faggioli, gerente de Seguridad Ferroviaria en la CNRT, y Osvaldo Bonelli, asesor del Banco Interamericano de Desarrollo. Faggioli habló de las implicancias tecnológicas y aconsejó "hacernos fuertes en aquello que podemos como el desarrollo de software, donde la Argentina tiene muy buena calidad, ya que todo desarrollo en ese sentido hoy tiene que ser validado en sus casas matrices y resulta un dolor de cabeza". En tanto Bonelli, especialista de reconocida trayectoria en señalización y control ferroviario en América latina, se refirió a las últimas innovaciones en material rodante.



**CAMARA ARGENTINA de FABRICANTES de ACOPLADOS y SEMIRREMOQUES**

En adhesión al 10º Aniversario del Suplemento Transporte & Logística

**CELSUR**  
LOGÍSTICA PROFESIONAL



Saluda en su 10º Aniversario al Suplemento

**T TRANSPORTE & LOGÍSTICA**