

El presidente de Belgrano Cargas & Logística repasó los avances del plan de reposición de vías y material rodante en las principales trazas del país

Marcelo Bosch.

“La renovación ferroviaria sigue, venga quien venga”

Texto Nieves Guerrero Lozano Redacción Expotrade | Foto Archivo



De la mano de China, la Argentina ejecuta el primer tramo de renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria de carga y deja el camino preparado para que el próximo gobierno continúe con el proyecto de poner en valor las líneas de trenes, que hoy circulan a media máquina, previendo su inserción en la logística multimodal y, por sobre todo, “favoreciendo a las economías regionales”. Un punto en el que hizo hincapié Marcelo Bosch, presidente de Belgrano Cargas & Logística, quien acompañó al ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, en su reciente viaje a China, donde firmaron una carta de intención con la empresa estatal ferroviaria para duplicar el financiamiento del plan locomotoras fabricadas para la Argentina. “Tenemos 35 obras en ejecución para mejoramiento de vías, entre las licitadas y las que se están ejecutando. La prioridad es mejorar la infraestructura en general para cuando llegue el material rodante nuevo. Para esta campaña no llegamos, será para el que viene”, precisó Bosch.

¿Qué hay hoy sobre las vías y qué llegará?

–Llegarán 100 locomotoras diésel para la carga, que tienen una especificación distinta a las de pasajeros. Hoy tenemos 75 activas que son antiguas, se rompen todo el tiempo y hay que hacerles mantenimiento. En cuanto a vagones tenemos andando 4500 y llegarán 3500 nuevos, además de repuestos para reparar unos 2000 vagones.

¿Encontraron todas las líneas en las mismas malas condiciones?

–De las tres que funcionan bajo esta compañía, que son el Urquiza (mesopotámico); el San Martín (Mendoza y San Juan) y el Belgrano (región Norte), en general exhibían una precariedad extrema en todos los componentes del sistema. Las dos primeras son las que tenía ALL y estaban mucho peor que el Belgrano, que históricamente dicen que fue devastado, aunque la realidad es que como se creó en 2006 una sociedad operadora de emergencia que tenía incentivos, algo hicieron, y al menos no se nos caen tanto las locomotoras. En cambio, el mesopotámico es un horror. Es un tren de trocha media que, desde el punto de vista de la carga es complicado, porque se baja y sube de los ríos, y es muy difícil y caro de mantener, por toda la estructura del suelo de la Mesopotamia, con buena parte de terraplenes móviles.

¿Y el Belgrano y el San Martín?

–El Belgrano no tiene esas condiciones y el San Martín ni hablar. Pero en el Belgrano es muy importante que esté el Estado invirtiendo, porque nunca fue económico; de hecho, cuando salieron las privatizaciones, quedó desierto como cinco veces. Es un ferrocarril que al ser trocha angosta, tiene entre riel y riel un sólo metro, mientras que el San Martín, es de 1,67 (trocha ancha) y esa diferencia hace que se gaste lo mismo en estructura, en vías, en material rodante, pero al Belgrano le entran 40 toneladas de carga en cada vagón y al otro 60; es decir, carga menos pero tiene los mismos costos. El volumen más importante en el Belgrano es minería; granos en el San

Martín y contenedores en el Urquiza, por el tráfico con Brasil.

¿Dejaron alguna vez de funcionar estos trenes?

–Los de carga no; lo que hicimos nosotros fue ponerles tarifa de mercado para granos agrícolas y mineros, que es la carga tradicional que va en ferrocarril, y le pusimos tarifa promocional a todas las economías regionales y productos industriales, buscando el incremento de las cargas generales y contenedorizadas. Nos pareció importante teniendo muy pocas herramientas –porque estaba todo destruido– apoyar desde el lado comercial a economías regionales, con acceso a los que no lo tenían. Es cierto que hoy el agro está sufriendo y debería tener un costo también menor, pero los recursos son muy limitados hasta que llegue todo el material nuevo.

¿Participan ingenieros locales en el diseño del nuevo material?

–Sí, absolutamente. Somos muy consumidores de tiempo para los fabricantes chinos, porque estamos constantemente encima, en todos los detalles. En este momento tenemos nuestros técnicos en China y todo el tiempo estamos chateando con nuestra gente allá.

¿Cuál es la capacidad de carga hoy?

–Está muy limitada a la capacidad tractiva, a tener pocas locomotoras, rieles gastados de 100 años de uso. Compramos mucho riel nuevo, para los mejoramientos, muchas veces lo que hacemos es recuperar mucho riel con capacidad de uso en todas las obras donde estamos haciendo renovaciones. Pero el nivel de carga no es bueno ni lo será durante este año hasta que lleguen las nuevas locomotoras y vagones.

¿Continuará el servicio tradicional o analizan otros enfoques?

–Para favorecer la logística estamos pensando en el tren encaminándose a lo que es la multimodalidad, en ir habilitándolo lo más posible, porque es lo más económico al cambio de movimiento. Lo estamos haciendo con las cargas en Tucumán, en Mendoza y en Salta. En Retiro es donde movemos más contenedores. Hoy entramos al puerto de Buenos Aires con la trocha ancha, o sea con el San Martín, pero dando una vuelta bastante importante; estamos terminando la obra de entrada al puerto con ese tren y con el Belgrano. Ya liberamos parte de la traza del Belgrano, y está prácticamente terminada la obra del cruce del San Martín. Con el Belgrano nos quedan 500 metros y que creemos que sí o sí vamos a llegar antes de fin de año. Con el Mercado Central, donde hay mucho tráfico de contenedores con el puerto de Buenos Aires estamos tratando de armar un sistema para tener en el tren el circuito cubierto.

¿Y para cuándo estima que se verán los cambios?

Los cambios se verán en 2016; se hizo muchísimo, pero aún hay mucho por hacer. El ministro Randazzo creó una dinámica para que las cosas se concreten con prontitud y generó un circuito virtuoso que va a continuar venga quien venga, porque la sociedad obliga y porque hay un financiamiento atado que hasta tiene previsto penalidades si no lo usamos. Nosotros generamos un financiamiento bilateral contra certificado de obra que queda espectacular para que la próxima gestión la continúe. ●

NOS AVALA MÁS DE 1.000.000 DE M2 EN OBRAS LOGÍSTICAS.



BAUTEC

OBRAS LOGÍSTICAS “LLAVE EN MANO”

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS

SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA



CMP
ESTRUCTURAS

www.bautec-sa.com www.cmpestructuras.com.ar

Quito 2618, 1° piso - Beccar - Buenos Aires - Tel 54 11 4719-1000 Fax 54 11 4719-6432 - consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar