

CIFYT

Centro de Investigaciones
Ferroviarias y del Transporte



► **Puerto Barranqueras:
Pieza fundamental para el desarrollo
del Norte Argentino**

► **Los Ferrocarriles Argentinos y las
provincias, su futuro y sus posibilidades
en el contexto actual**



Ing. José Adrián Silva, Secretario General de APDFA

Año 1, Nº 2, Suplemento de la revista REDES de INTEGRACIÓN Nº 25, julio/septiembre de 2016.

Director: Ing. José Adrián Silva.

Secretario de Redacción: Ricardo O. Alonso.

Realización gráfica: Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF).

Boletín CIFYT Copyright 2016

APDFA. La Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles

Argentinos y Puertos Nacionales fue fundada el 5 de Abril de 1957 como

entidad gremial de primer grado,

gozando de Personería Gremial otorgada por Resolución Nº 281 de

fecha 2 de junio de 1960 del

Ministerio de Trabajo de la Nación, e inscrita en el registro respectivo

con el Nº 364. Cuenta con

Seccionales en todo el país,

representando al personal de

Dirección de los Ferrocarriles, de la Administración General de Puertos

y de los Puertos Argentinos.

Domicilio: Billingham 426, Ciudad Autónoma de Buenos Aires,

República Argentina.

Foto de portada: Alejandro D.

Moscaro



Carta del Secretario General a los Gobernadores de las provincias argentinas

Los Ferrocarriles Argentinos y las provincias, su futuro y sus posibilidades en el contexto actual

Nos dirigimos a los Señores Gobernadores con el solo objeto de contribuir a la reactivación del sistema ferroviario nacional, convencidos de que ese impulso tiene un efecto directo en el desarrollo mismo de nuestro país.

Desde la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles y Puertos Argentinos hemos fijado a lo largo del tiempo, desde el nacimiento de nuestra institución, una posición respecto a la importancia e influencia que tienen las actividades ferroviarias y portuarias en la economía en general, en la situación social de las distintas regiones del país e incluso en las cuestiones geoestratégicas y demográficas.

En ese accionar de APDFA, y para no ir demasiado atrás en el tiempo, hemos llevado adelante en la década del 90 una intensa tarea de difusión de las consecuencias que acarrearía para la sociedad y fundamentalmente para las economías regionales y los habitantes del interior del país el proceso de privatizaciones bajo el sistema de concesionamiento de la actividad ferroviaria. No vale la pena hoy profundizar en el tema, ya que las consecuencias de esas decisiones son públicas y evidentes, y confirmaron lo que muchas veces en soledad presagiábamos desde APDFA. Pero creemos importante, por lo menos, resumir los procesos y luego fijar una posición hacia el futuro en función de las experiencias vividas:

El proceso de privatizaciones en el área ferroviaria, sus consecuencias

Solo como una apretada síntesis podemos decir que tras las decisiones políticas tomadas para la actividad, el transporte ferroviario de pasajeros interurbanos se redujo a una mínima expresión, tanto en destinos como en frecuencias, dejando en el camino a cientos de pueblos aislados, muchos de los cuales fueron extinguiéndose y produciendo una migración de población a los suburbios de los principales centros urbanos de las provincias, con las consecuencias sociales que ello implica. En el transporte de carga, el mismo eliminó el concepto de servicio público, priorizando así solo el transporte "rentable", que obviamente privilegió trenes completos "punta a punta" (la crema del negocio) abandonando con este criterio al pequeño y mediano productor, distribuidos a lo largo de estos corredores y produciendo además el abandono completo de ramales secundarios. Esta transformación en el transporte ferroviario de pasajeros interurbanos y de carga, realizada con el "objetivo" de reducir el déficit fiscal produjo una importante transferencia de tráfico al transporte carretero, cuyos costos globales debió asumir el Estado, además de los costos sociales de esas decisiones.

Un capítulo aparte merece el transporte ferroviario de pasajeros urbanos del Área Metropolitana de Buenos Aires, que concesionada a operadores privados continuó pero con subsidios directos de Estado Nacional que fueron en constante aumento.

O sea que los grandes perjudicados por estas decisiones políticas fueron los Estados provinciales, sus habitantes y sus productores, que se quedaron prácticamente sin trenes

Principales autoridades de APDFA:

Secretario General: Ing. José Adrián Silva.

Secretario General Adjunto e Interior Ferroviario: Raúl H. Perseguino.

Secretario General Adjunto e Interior Ferroportuario: Alberto Santos Salom.

Secretario Administrativo: Mario E. Caminos.

Secretario de Hacienda: Pablo J. Buchi.

Secretario Gremial Área Ferroviaria: Carlos A. Galeano.

Secretario Gremial Área Ferroportuaria: Alberto L. Mayo.

Secretario de Prensa, Actas y Capacitación: Osvaldo N. Etchegaray.

Secretario de Acción Social: Aníbal F. Rodríguez.

Secretario de Rel. Inst., Política Ferrov. y Ferroportuaria: Ricardo O. Alonso.

Secretario de la Tercera Edad: Armando I. Acosta.

de pasajeros, sufrieron directamente sus graves consecuencias sociales, debieron acceder a mayores costos de fletes y a veces ni siquiera tuvieron acceso a una oferta de transporte, y encima indirectamente, pero en forma real, debieron aportar económicamente para solventar el subsidio de servicios ferroviarios de pasajeros de Buenos Aires. Además el cierre o reducción de Talleres Ferroviarios a lo largo de todo el territorio nacional dejó su saldo de desempleo y reducción de capacidad industrial, difícil de cuantificar.

Desde nuestra asociación hemos elaborado estudios que cuantifican algunos de los aspectos mencionados, que no es intención desarrollar ahora, pero sí podemos concluir que, a pesar de todas las consecuencias negativas esbozadas, que afectaron fundamentalmente a los habitantes del interior del país, el Estado tuvo que hacer un aporte económico directo mayor al déficit que tenía la empresa Ferrocarriles Argentinos, más los costos indirectos por mayor consumo de combustible, incrementos de los siniestros que más allá de los costos humanos repercutieron en los costos de los seguros que termina siendo solventado por toda la población, entre otros muchos ítems.

Decisiones tomadas en la última década - Posición de APDFA

Con las decisiones políticas tomadas y el cuadro de situación existente en ese momento, nuestra institución decidió proponer una alternativa que cambie el esquema vigente, pueda comenzar a corregir las graves distorsiones generadas y posibilite una ejecución política realizable de solución. Así a partir del año 1999 se comenzó a elaborar un proyecto, que en el año 2000 se transformó en un proyecto de ley que llamamos ENAFE (Empresa Nacional Ferroviaria) que corrigiera los errores o falencias de la antigua Ferrocarriles Argentinos e incorporara experiencias internacionales exitosas adaptándolas a la realidad de nuestro país. Este proyecto a grandes rasgos establecía que el Estado a través de esta empresa tomaba a su cargo la gestión y administración directa de la totalidad de la infraestructura ferroviaria nacional y el control de la circulación sobre la misma. La empresa tendría también la posibilidad de operar trenes de pasajeros y de carga por sí misma, y permitía la continuidad de concesiones a través de operadores privados, pero perdiendo estos la exclusividad de la red que operan y debiendo a su vez abonar un canon o peaje a la ENAFE de acuerdo a las rutas asignadas, al deterioro que ese servicio pueda producir en la red y para el mantenimiento de la operatividad del sistema. Este esquema posibilitaba que el peaje o canon pueda utilizarse para fomentar o desalentar los tráficos de acuerdo al interés social regional que el mismo tenga. Incluso posibilitaba la creación o continuidad en algunos casos de emprendimientos provinciales, ahora con otras posibilidades al hacerse cargo el Estado Nacional del costo de la infraestructura.

Ese proyecto circuló por los ámbitos políticos, y en el año 2003, con algunas diferencias menores, formó parte de la plataforma electoral de 3 candidatos a Presidente, entre ellos quien ganara las elecciones en ese momento. En el ámbito legislativo, por iniciativas y apoyos de distintas bancadas tuvo varias veces estado parlamentario, pero lamentablemente nunca pudo ser tratado en las cámaras.

Durante la gestión del Gobierno anterior se fueron tomando algunas decisiones que pretendieron recomponer la actividad, pero durante algunos años no abordaron las cuestiones de fondo, frustrando así los intentos de recomponer el sistema ferroviario, más allá de rescindir algunos contratos de concesión en los servicios de pasajeros de Buenos Aires.

Recién con la promulgación de la ley 26352 en el año 2008 con la creación de las empresas Administradora de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE) y Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), se da un paso concreto hacia generar una solución real de la operatoria ferroviaria y posibilitando un esquema similar al que APDFA venía propiciando desde hacía años. Así ADIFSE pasó a ser titular de la infraestructura ferroviaria y SOFSE pasó a ser una empresa del Estado habilitada a operar trenes de pasajeros. Durante algunos años estas herramientas no avanzaron en cumplir acabadamente las funciones para las que fueron creadas, pero lentamente ADIFSE comenzó a gestionar las inversiones en infraestructura, y SOFSE se fue haciendo cargo de la operación de algunas líneas de pasajeros de Buenos Aires. Posteriormente se crea la empresa Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima (BCYL SA), 100 % estatal, que se hace cargo de los servicios de carga de las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza. Estas decisiones, obviamente, son apoyadas por nuestra institución ya que lo entendimos como un paso importante, más allá de que no completaba un esquema integral como necesitaba el sistema ferroviario nacional.

Ya sobre el final de la gestión del Gobierno anterior, se sanciona la ley 27132 creando la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que a su vez integra a las empresas ADIF SE, SOF SE y BCYL SA, que dispone asumir la gestión y administración de la infraestructura ferroviaria, y control de la circulación de toda la red nacional, transformando así a las concesiones privadas aún vigentes en simples operadores, perdiendo estos la exclusividad de la utilización de la red a su cargo. Con este paso, el esquema diseñado y vigente posibilita, ahora sí, una transformación real del sistema con el criterio de "acceso abierto". Esta ley, que aún no fue reglamentada, a pesar de haberse cumplido el plazo establecido para ello, fue aprobada por amplia mayoría en ambas cámaras incluyendo la bancada del partido hoy gobernante. Demás está decir que nuestra institución apoyó y aplaudió la sanción de esta ley.

Situación actual - Posibilidades futuras

Actualmente, como se dijo, existe la ley 27132 promulgada, pero aún no se ha avanzado en la puesta en vigencia de la misma, pues debería haber asumido la Empresa Ferrocarriles Argentinos SE la directa gestión de la totalidad de la infraestructura ferroviaria nacional y el control de la circulación sobre la misma, absorbiendo esas vitales funciones a las concesiones privadas que aún continúan: Nuevo Central Argentino (Aceitera General Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Techint), Ferrosur (Camargo Correa), Ferrovías (Emepa) y Metrovías (Roggio). Además, también el Estado Nacional debería asumir la gestión de la infraestructura en manos de los Estados Provinciales.

Sí, se está llevando adelante un importante plan de inversiones en distintos tramos de la red ferroviaria nacional, que obviamente destacamos, pero entendemos que se deberían revisar con un criterio más federal y abarcativo las prioridades de esos planes.

Algo muy importante a destacar es que, si bien desde el Estado Nacional la empresa Belgrano Cargas y Logística SE tiene a su cargo la explotación integral para el transporte de carga de las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza, no ha cambiado el criterio de operación, manteniendo la lógica de funcionamiento de las operadoras privadas, enfocando su gestión en priorizar la rentabilidad directa, e incluso sin haber agotado sus esfuerzos en recuperar tráficos que fueron perdiéndose en los últimos años.

Vemos con preocupación que se estarían tomando decisiones de transferir a las provincias algunos servicios ferroviarios de pasajeros

que había retomado el Estado Nacional a través de SOFSE hace un tiempo, e incluso definiciones desde el Ministerio de Transporte que no considerarían a los trenes de pasajeros del interior del país como prioridad en su gestión, analizándose incluso la continuidad de algunos de estos trenes de pasajeros de larga distancia.

En ese marco, y con todas las consideraciones expuestas, **entendemos como vital en este momento político una activa actitud de los Estados Provinciales exigiendo al Gobierno Nacional la plena vigencia de la ley 27132, que se avance en la reglamentación de la misma aún pendiente, y que incluya la participación de las Provincias en las decisiones estratégicas que tome la Empresa Ferrocarriles Argentinos SE.** En nuestro proyecto ENAFE habíamos previsto un representante por cada región del país en el Directorio de la empresa. Esto no está previsto en la ley vigente, pero podría al momento de reglamentarla incluir un Consejo Asesor Federal vinculante con las cuestiones de fondo que se decidan.

Conclusiones

Como dijimos, el gran costo de la política en materia ferroviaria desarrollada en los años 90, fue asumido fundamentalmente por las provincias, por lo que se requiere que la gestión que se lleve adelante en la materia debe considerar una **reparación histórica** a los Estados Provinciales y para ello debería Estado Nacional posibilitar la rehabilitación de los servicios ferroviarios de pasajeros en las distintas provincias y posibilitar que el pequeño y mediano productor, distribuido a lo largo de todas las regiones, tenga acceso al transporte ferroviario de cargas recuperando el concepto de servicio público.

Esto es hoy perfectamente posible, y la ley 27132 es una herramienta fundamental, pero, entendemos también, que no hay legislación que reemplace la voluntad política, por eso es que desde nuestra institución tomamos la decisión de dirigirnos a los gobernadores para intentar aportar, a fin de que las decisiones que se tomen no frustren otra posibilidad que hoy se abre.

Las provincias tienen el derecho a que el Estado Nacional asuma el costo de la infraestructura ferroviaria de la red que la surca y poder así desarrollar proyectos de servicios de pasajeros que de esa forma serían viables y elevarían la calidad de vida de sus habitantes. En este punto no debe dejar de considerarse que la mayoría de los centros urbanos están surcados por vías, que normalmente tienen en sus adyacencias zonas degradadas socialmente y que pueden ser utilizadas para servicios modernos, económicos y ecológicamente sustentables, revalorizando y transformando su entorno. Sobran ejemplos de estos emprendimientos por todo el mundo con excelentes resultados.

Para que estas decisiones se tomen es necesario también aclarar algunas cuestiones que hoy el mundo ya no discute y que deberían recalarse:

Deben sincerarse los costos de los distintos medios de transporte y reconocer que el costo del transporte carretero es asumido totalmente por el Estado en la construcción y mantenimiento de rutas, accesos, sistemas de control y señalización etc. Si esto se hiciera y se comparara con el aporte que el Estado debería realizar al transporte ferroviario, se concluiría claramente que el tan mentado “déficit ferroviario” es solo un mito generado para privilegiar otro tipo de intereses.

Entendemos también que la política de transporte no debe propiciar a la competencia entre los distintos modos, sino a su complementariedad, propiciando la presencia de los mismos aprovechando sus ventajas comparativas en un análisis global de los intereses nacionales. En ese sentido también entendemos que el sistema ferroviario debe considerarse en conjunto con los puertos como un sistema integrado.

En un contexto energético, como el que atraviesa nuestra Nación, no puede dejar de considerarse el menor consumo de combustible del transporte ferroviario, que a grandes rasgos puede considerarse como el 25 % de lo necesario para el transporte de carga respecto al carretero, con la consecuente disminución del efecto contaminante, cuestión que hoy debe comenzar a ser una prioridad de las políticas en salvaguarda de nuestro medio ambiente. Similar análisis puede hacerse para el transporte de pasajeros.

El medio de transporte ferroviario es el único que tiene la posibilidad de utilizar fuentes de energías renovables y limpias al ser factible su electrificación. De hecho hoy la mayoría de los países avanzan en ambiciosos planes de electrificación ferroviaria, previendo la futura matriz energética.

El desarrollo de la actividad ferroviaria lleva unida la reactivación de la actividad industrial necesaria, con los efectos positivos indirectos que genera en sus emplazamientos, como son los Talleres Ferroviarios que con gran capacidad de producción ociosa se encuentran también distribuidos en distintas zonas del país.

La disminución del costo de las tarifas para el transporte de carga que posibilita el ferrocarril tiene efectos multiplicadores en la rentabilidad de las producciones regionales, induciendo incluso emprendimientos que sin esa oferta de transporte no se considerarían viables.

En definitiva, **entendemos que los Estados Provinciales tienen el derecho a tener una voz activa en la política ferroviaria que se implemente para fomentar su desarrollo, ya que claramente sufrieron las consecuencias de políticas de sentido contrario. Además, y como otra cuestión fundamental, la experiencia nos demostró que el sistema ferroviario debe mantenerse como sistema integrado en una red nacional, y que cualquier decisión de fraccionar o intento de transferir jurisdicción va en contra del desarrollo de la actividad.** De hecho así comenzó el proceso desarrollado en los 90.

Profundamente convencidos que a través del sistema ferroviario se puede lograr un desarrollo equitativo y realmente federal de nuestra Patria, esperamos haber contribuido con nuestra visión, nos ponemos a disposición de los Señores Gobernadores. **C**

Ing. José Adrián Silva
Director
Secretario General de APDFA

Puerto de Barranqueras:

Pieza fundamental del desarrollo del Norte Argentino.

Por el Ing. Ariel José Savarese



El Puerto de Barranqueras se localiza en el municipio homónimo de la Provincia del Chaco, a 7 km de la ciudad de Resistencia. Está ubicado a orillas del riacho Barranqueras de 14 km de longitud (tributario del Río Paraná), el cual comparte con el municipio de Puerto Vilelas, por lo cual lo correcto sería hablar del Complejo Barranqueras - Vilelas.

Ambos municipios forman parte del Área Metropolitana del Gran Resistencia y se conectan con la provincia de Corrientes a través del puente General Manuel Belgrano.

El puerto dependió del Estado Nacional hasta el 21 de agosto de 1991, fecha en la que se produjo su provincialización y su consecuente traspaso a la provincia del Chaco.

A grandes rasgos la infraestructura del complejo es la siguiente: Muelle de hormigón armado de 800 m de longitud, con muro de 1,30 m de altura para protección contra inundaciones; Cuatro depósitos de 1.500 m² cada uno y uno de 2.000 m² para almacenamiento de mercaderías. Capacidad de manejo de contenedores refrigerados; Nueve grúas-pórtico sobre el muelle, con capacidades de izaje de 27, 12,5 y 3 toneladas. Cargadores frontales, moto estibadoras, vehículos y maquinarias de

apoyo; Centro de acopio de granos de aproximadamente 280.000 toneladas y descarga de combustibles.

Puerto histórico

El primer embarcadero para el transporte de pasajeros hacia Corrientes de construyó en 1885. En 1906 la empresa naviera "Compañía Argentina de Navegación Nicolás Mihanovich Limitada" realizó algunas mejoras, permitiendo la operación de buques de mayor calado y realizando las primeras operaciones comerciales.

Es importante recalcar que el puerto tiene acceso ferroviario. Los ramales C3 y C12 del Ferrocarril Belgrano ingresan al puerto, permitiendo una excelente complementación multimodal. Ya en 1931 la Compañía Mihanovich introdujo este concepto en cuanto hizo un convenio con el Ferrocarril del Estado para el transporte de azúcar.

En la actualidad la realidad del puerto es muy distinta a esos años dorados. Una desregulación caótica, problemas de dragado, el abandono del ferrocarril y una normativa confusa mantienen al puerto con un nivel bajo de operatividad, realizando transporte de contenedores solo de manera ferroviaria.

El presente informe tiene por objetivo analizar al puerto de Barranqueras para

comprender su realidad y proponer mejoras.

Análisis del Puerto

Para poder realizar un estudio en profundidad, realizamos un análisis del tipo F.O.D.A.

Fortalezas

1) Ubicación: El puerto se encuentra ubicado en el km 1.200 de la hidrovía Paraná - Paraguay. Es esta zona de la hidrovía, no hay una oferta de puertos con buena infraestructura. Además, tal como se puede observar en la imagen satelital, el puerto no fue cooptado por la ciudad de Barranqueras, con lo cual tiene posibilidades únicas para un desarrollo ordenado. 2) Infraestructura: Estamos frente a un puerto multipropósito con una infraestructura correcta. 3) Accesos: Las rutas nacionales 11 y 16, el acceso de los ramales C3 y C12 del Ferrocarril Belgrano y la conexión a la Mesopotamia a través del puente General Belgrano brinda un amplio hinterland. 4) Planes IIRSA: Su estratégica ubicación lo coloca como parte de dos ejes de trabajo de los planes IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica), lo cual le permite acceder



Izquierda: Puerto Vilelas Barranqueras.

de manera preferencial a créditos internacionales.

Oportunidades

1) Impulso político para el desarrollo del Norte Argentino: Hoy el famoso Plan Belgrano habla de reactivar el NEA y NOA, donde Barranqueras juega un papel fundamental. 2) Renacimiento mundial y nacional del transporte fluvial: En todo el mundo hay un impulso a las hidro vías y puertos interiores. 3) Concientización del rol de la logística en la cadena de producción: Siendo Argentina el octavo país más grande del mundo, en muchos casos el costo de la logística supera con creces el de producción y comercialización. 4) Realización de infraestructura básica: En la actualidad el NOA y NEA disponen de la interconexión de líneas de media y alta tensión y se está realizando el Gasoducto del Norte, con lo cual falta una pata que es la logística, siendo Barranqueras esa pata. 5) Saturación del complejo Rosafe: En época de cosecha entran 15.000 camiones diarios al complejo Rosafe, lo cual produce grandes retrasos, con sus costos asociados.

Debilidades

1) Falta de un plan plurianual de dragado: La falta de un dragado constante no asegura un canal de navegación, con lo cual en ciertos períodos el puerto queda inoperante, o sus usuarios sufren "falsos fletes". 2) Normativa confusa y contradictoria: Desde el traspaso del puerto en 1991 hasta la actualidad, el puerto quedó a mitad de camino entre un concepto Toolport y uno Landlord, quedando varios grises entre las diferentes

normativas que los regulan y habiendo superposición de roles. 3) Falta de mantenimiento general: Aunque la infraestructura en términos generales es correcta, se necesita una puesta a punto.

Amenazas

1) Falta de una política de Estado que impulse el puerto y sus accesos: Falta un Plan Maestro Multimodal regional y nacional. 2) Debidos a los problemas crónicos que presenta el puerto, hay operadores privados que ya dejaron de operar en el área: Las constantes idas y vueltas en las políticas de desarrollo del puerto dejan una mala imagen del mismo.

Conclusiones

Después de este análisis podemos decir que el puerto de Barranqueras: Tiene una ubicación estratégica; Infraestructura correcta y suficiente para operar; Tiene ventajas únicas para un crecimiento ordenado; En la práctica está parcialmente operativo, lejos de su máximo potencial; Los problemas que presenta no son imposibles de solucionar.

Plan de acción

Para cambiar esta realidad se propone un Plan de Acción. El mismo tiene por

objetivo incrementar la operatividad del puerto de Barranqueras en un plazo estimado en 18 meses, convirtiéndolo en un verdadero puerto multipropósito. Para realizar este Plan de Acción se utilizó como base el Plan Maestro del Complejo Portuario Barranqueras 2010 - 2030. Este Plan Maestro realiza un exhaustivo análisis que demuestra la viabilidad y sustentabilidad económica del puerto.

El Plan de Acción propuesto es sencillo y ejecutivo, buscando dar una solución concreta a los problemas específicos del Complejo, centrándose en los siguientes ejes:

A) Actualizar y homogeneizar la normativa vigente. B) Plan Plurianual de Dragado y Balizamiento. C) Puesta a punto del puerto, tanto en recursos humanos como en infraestructura.

Beneficios

Aumentar la operatividad al puerto de Barranqueras tiene efectos inmediatos en la economía de la región tales como: Descenso en el costo logístico de los productores locales; Impulso a las economías regionales; Desarrollo de nuevas actividades que hoy son inviábiles económicamente; Creación de puestos laborales de calidad.

También se verán otros beneficios como la implementación de un medio de transporte ecológico, la diversificación de la matriz logística, los beneficios sociales de las obras de infraestructura. Además brindara sustento para presionar por leyes que impulsen el transporte fluvial y la regulación de los sistemas de transporte multimodal. C



Derecha: Puerto Barranqueras.

Proyecta fuerte suba del transporte de cargas por ferrocarril para el 2019

En tres años, el ferrocarril de cargas transportará entre 3 y 5 millones de toneladas adicionales en Argentina, tras la rehabilitación del servicio ferroviario en más de 440 kilómetros y otras obras - como los accesos al Puerto de Rosario - que comenzarán en 2017 y concluirán en 2020, apoyadas en la inversión pública nacional, informó la Subsecretaría de Planificación de Transporte de Cargas y Logística, Carmen Polo. La funcionaria resaltó: *“Tenemos matrices de origen y destino de 91 productos agrupados por categoría y tipo de tráfico (por automotor y ferrocarril) y estamos haciendo ejercicios de derivación de cargas, en primera instancia al modo ferroviario”*. Recordó luego que están previstas inversiones del Estado Nacional por 2.600 millones de dólares en el ferrocarril de cargas durante el período 2016/19, al hablar durante un seminario organizado por la bonaerense Universidad de Tres de Febrero (Untref). Los planes para el sector contemplan trabajos tanto en las redes troncales como en las secundarias, al igual que mantenimiento pesado, a fin de incrementar las cargas transportadas desde los 19 millones de toneladas estimados para este año. Polo destacó que se está llevando adelante *“el primer programa de inversiones ferroviarias con un horizonte de 20 años”* y proyectó que el tren pasará de participar con 4 % de las cargas a 4,6 % como mínimo en 2019, pero con un plan mucho más ambicioso para el siguiente decenio. La funcionaria afirmó que *“no existe mucha experiencia en planificación del transporte y la estructura de*



Foto: Daniel Grene

información armada es reducida, por lo cual estamos desarrollando las herramientas básicas para la posterior toma de decisiones. Sobre una pequeña base que ya había estamos haciendo una modelización del sistema de transporte en el país, a partir del trabajo sobre más de 120 zonas y redes”, agregó. Polo advirtió que *“hay una tendencia a poner en primer plano los proyectos de inversión, pero mucho de lo que hay para ganar en reducción de costos y facilidades de integración con el exterior no son proyectos de infraestructura física, sino medidas regulatorias, institucionales y operativas. Es habitual que aparezcan proyectos de túneles, puentes, ferrocarriles, y después, años de justificaciones y estudios para defenderlos, pero de lo que se trata es de fijar objetivos y necesidades para los cuales los proyectos son respuestas y alternativas posibles”*, explicó. Como ejemplo, relató la subsecretaría, *“en estos meses recibimos infinidad de visitas de funcionarios provinciales y municipales, cada uno con su propio*

proyecto de corredor bioceánico en el bolsillo”. Alertó, sin embargo, que *“la única forma de resolver y avanzar en el camino de los proyectos es poder cuantificar la demanda, el uso que podrían tener distintas infraestructuras que se pretenden construir”*. Polo justificó al respecto los *“razonamientos basados en información cuantitativa y análisis, a partir de los cuales presentamos una priorización de corredores en función de los potenciales de tráfico a captar”*. El modelo, añadió, abarca por ahora sólo el movimiento interno, con el tráfico doméstico a puertos y pasos de frontera, pero *“de acá a fin de año vamos a complementarlo con la movilización del tráfico internacional de cargas, mediante la vinculación con las bases de aduanas. Es un intento de poner un poco de razón con criterios de asignación de potencial de tráfico, y elaboramos así un programa tentativo de inversiones ferroviarias para manejar, a la vez, grandes números, saber de qué plata estamos hablando”*, concluyó Polo (Télam). C

Mar del Plata. “El puerto debe tener los mismos beneficios que los parques industriales”

La Cámara de la Industria Pesquera Argentina (Caipa) llamó a reconsiderar la mirada que se tiene sobre el puerto como primer eslabón de un clúster productivo que agrupara a plantas de procesamiento, fábricas de harina, astilleros y diversas empresas de servicios. Los directivos de la cámara plantearon: *“El puerto y su zona deben tener los mismos beneficios que tienen los parques industriales”*. Desde el sector entienden que el conglomerado de empresas y actividades que operan a partir de la estación marítima local merece una política de promoción y, fundamentalmente, inversiones para mejorar la infraestructura disponible. Respecto al primer punto, por caso, existen para los parques industriales beneficios estipulados en la legislación bonaerense que regula exenciones en impuestos provinciales y municipales en los distritos adheridos al régimen. La idea sería replicar el esquema en el ejido portuario. Pero el mayor reclamo de las pesqueras se focaliza en la inversión para construir nuevos muelles y sostener las vías de acceso. Esto permitiría ampliar la oferta de espacios para el amarre y apuntalar la operatividad de toda la flota, incluyendo a los portacontenedores. *“Lo que le debería importar a las autoridades locales, provinciales y nacionales es que se radiquen más industrias, que se generen más puestos de trabajo y que haya más actividad económica”*, es el mensaje que transmiten en cada encuentro con los funcionarios (pescare.com.ar). C

Fue creado el Consejo Federal Portuario

La resolución 99/2016 con la firma del Ministro de Transporte Guillermo Dietrich, le dio vida a esta entidad que estará presidida por el Estado Nacional a través de la autoridad portuaria y se integrará, asimismo, por las autoridades provinciales con competencia en materia portuaria y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que decidan participar. A estos se suman un representante del Consejo Portuario Argentino y otro de la Cámara de Puertos Privados y Comerciales.

Los considerandos de la norma señalan que *"en el marco de la reestructuración del sector portuario, surge la necesidad de implementar mecanismos idóneos a los efectos de la concertación de los intereses de las distintas regiones en que se encuentran emplazados los puertos transferidos a las jurisdicciones provinciales. A tal fin se considera oportuno y necesario propiciar la creación de un Consejo Federal Portuario, de carácter consultivo, por medio del cual resulte factible potenciar el asesoramiento, la investigación y la coordinación en función de la formulación de políticas públicas tendientes a la armonización de intereses y desarrollo coordinado y sustentable del sector portuario en todo el país"*.

Entre las atribuciones y funciones del Consejo está promover la elaboración de políticas públicas y planes para el desarrollo en materia portuaria y en forma integrada con la política de transporte a nivel nacional. Fomentar el desarrollo de políticas

de planeamiento estratégico, que contribuyan a la modernización, integración y competitividad de los puertos y del transporte marítimo y fluvial.

Participar activamente en la toma de medidas tendientes a lograr mayor transparencia en el campo de la competencia y mayor eficiencia en los costos. Asesorar a la autoridad portuaria nacional, a las jurisdicciones provinciales portuarias y a los representantes sectoriales del sector privado en cuestiones referentes a la organización, coordinación, promoción y reglamentación de las actividades vinculadas al quehacer portuario, marítimo y fluvial. Impulsar acciones tendientes a lograr la armonización de intereses de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficiencia en el logro de los objetivos planteados.

NdeR: Hasta aquí un resumen de la noticia. Ahora bien, desde hace años, APDFA viene pregonando por la creación de dicho Consejo, idea original de los hoy funcionarios nacionales Jorge Metz y Juan Granada y compartida por nuestra Organización y su Centro de Estudios. Lamentablemente se han obviado los sectores del trabajo (gremios de la actividad) y de los que como el CIFyT, han hecho del transporte ferroviario y los puertos una usina constante de propuestas superadoras, más allá de los gobiernos de turno. [C](#)

