



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini

CEEDS-ITBA

1/6

Ings. Máximo Fioravanti y Eduardo Firvida:

Ingeniero Civil de la Universidad Nacional del Litoral. Realizó el postgrado en Planeamiento Regional y Urbano (Argentina) y de especialización en transporte (Francia). Subsecretario de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (Pcia. Bs. As.), Subsecretario del Ministerio de Bienestar Social de la Nación y de Transporte de la Nación. Presidente de Ferrocarriles Argentinos.

Es consultor en el exterior para Naciones Unidas, OEA, INTAL, Louis Berger Inc., y en diversos proyectos de infraestructura y privatización de servicios ferroviarios en Argentina. Actualmente es Secretario del Departamento de Infraestructura de la UIA y Miembro del Consejo Asesor del CEEDS (ITBA)

Ing. Gastón Cosettini:

Muchas gracias. Sin dudas que acá no se trata de definir qué es lo mas importante si las manufacturas de origen agropecuario o las de origen industrial. Sin dudas que ambas son vitales para el país, que en particular las manufacturas de origen industrial, los granos sin elaborar constituyen un punto neurálgico en la economía actual del país y en su futuro.

Es por esto que cuando vemos la realidad de hoy que practicamente este año, 92 y medio millones de toneladas de granos de los cuales se van a exportar alrededor de 70 millones de toneladas. Donde la cadena agroalimentaria aporta aproximadamente el 44% de la recaudación fiscal, y donde que el 83% de toda esa producción se transporta por camión; el ferrocarril apenas sí tiene poco más que el 15% de participación, y el transporte por agua apenas tiene el 1,5% de participación, donde los fletes por camión quintuplican el transporte por agua y duplican el transporte por ferrocarril.

Vemos que hay un problema y para desgranarlo vamos a ver alguna información: nosotros observamos que hay falencias en la exportación de agrograneles, tanto en granos como en subproductos, y que se pueden mencionar los siguientes: la cadena logística de transporte terrestre tanto en los servicios como en la calidad de la infraestructura, en la capacidad y calidad de acopio en origen y en la eficiencia de los accesos y descargas en las terminales portuarias y plantas industriales de transformación.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini
CEEDS-ITBA

2/6

Yo creo que no se puede separar un análisis si no se liga a todos estos aspectos que acabo de mencionar.

El sector transporte entendemos que juega un rol especial para disminuir el costo logístico, que Barbero nos va a hacer alguna referencia sobre este tema, y la carencia de un sistema nacional de planificación y de un plan estratégico ha llevado al Centro de Estudios Estratégicos del ITBA a realizar su aporte en este tema, que consideramos sumamente importante.

Estudio que se hizo abarcó 4 provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y La Pampa, que el área, que genera aproximadamente el 85% del total de la producción, y el NOE y el NEA aportarán al resto, pese a sus falencias en disponibilidad de infraestructura y servicios de transportes particularmente por ferrocarril.

Observamos que hay una saturación en la franja costera de Rosafé. Esta franja costera tiene unos 65, 70 km desde el N hasta la zona próxima de Gral. Lagos. Estos inconvenientes en la disponibilidad vial y ferroviaria pueden agravarse de futuro ya que es muy alta la inversión que demandaría una mejora sustancial, precisamente porque estas 18 o 20 terminales todavía en proceso de consolidación están insertas en zonas densamente pobladas, que generan problemas ambientales serios y, precisamente por ser zonas densas, con restricciones serias y costosas en mejoras sustanciales de infraestructura.

Además por la carencia de acopio en origen es un transporte concentrado en pocos meses del año. Y otra cosa que observamos es que los puertos marítimos de Bahía Blanca y Quequén tienen una participación marginal del orden del 20% en la exp de estas commodities o de subproductos. Esto no debería ser así; si imaginamos una tendencia a 10, 15 años, esta zona de Rosafé va a tener serios problemas, y lo que nos llamó la atención es que el puente Rosario-Victoria no ha generado organizaciones portuarias en Rosario ni industriales del lado entrerriano. Por el contrario, vemos que a raíz del boom de los biocombustibles, todas las radicaciones industriales siguen instalándose en la costa santafesina sin alternativas.

El acopio. Distintos estudios que hemos realizado y otras instituciones, se mencionó la Fundación Producir Conservando, han remarcado que al año 2004 hay una carencia



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini
CEEDS-ITBA

3/6

de 26 millones de toneladas de acopio fijo distribuidas en las provincias que se mencionan. Y que si conceptúa un valor de U\$S 100/ton. la instalación de este acopio fijo representa una inversión más que considerable. Y este problema va a tender a agravarse porque están creciendo todas las producciones y se ha sustituido por el silo/bolsa. El silo/bolsa hoy puede tener una participación del 25% en el acopio en origen. Y ese silo/bolsa que está distribuido en distintos lugares: chacra, acopio o sea en plantas que tienen los exportadores en distintas zonas del país, por un lado beneficia al productor porque puede regular mejor la comercialización, pero atenta contra una eficiencia del transporte porque no apunta a la posibilidad de un transporte masivo vía ferroviaria.

Obviamente que el tema del acopio necesita fuertes inversiones, puede y debería orientarse a una solución mediante el leasing, que es factible.

La infraestructura vial, dijimos que el 85% de las cargas se lleva por camión, pero el problema que hemos analizado es la calidad de la infraestructura porque tenemos muy poca propensión a mantener el capital existente en infraestructura vial. Optamos muchas veces más por hacer obras nuevas que por hacer mantenimiento. Carecemos de una herramienta fundamental que es “matrices de origen y destino”, a partir de la información que tienen las cartas de porte que son remitidas al ONCCA (Organismo Nacional Control y Comercialización Agropecuaria) que está en la órbita de la Secretaría de Agricultura, está toda la información tanto de origen como de destino de los modos terrestres que permitiría tener matrices precisas de origen y destino de carga y a partir de ahí decidir la predación de obras viales.

La calidad de

terciaria es otro aspecto y a través de una encuesta que hemos hecho las delegaciones de la Secretaría de Agricultura de la Nación, vemos que hay problemas. Incluso hay trabajos hechos por la Asociación Argentina de Carreteras al respecto. Según encuestas de la Secretaría de Agricultura de la Nación y trabajos de la Asociación Argentina de Carreteras al respecto, no hay soluciones consolidadas ni estables. Si bien hay algunos consorcios vecinales, o no tienen maquinaria adecuada, o la forma y el tiempo de obtención en los recursos provinciales o comunales no es la correcta. Particularmente si se trata de caminos vecinales ligados a las cuencas lecheras, esto



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini
CEEDS-ITBA

4/6

se agrava porque tienen que usarse los caminos todos los días del año llueva o no.

Mencionamos alentar la constitución y consolidación de entidades cooperativas a fin de minimizar la alta atomización de los prestadores del servicio de autotransporte de cargas. Según la Cámara que los agrupa y que se dedica al transporte de cereales, el 65% del parque tiene más de 25 años de antigüedad. En este momento hay una promoción que fue anunciada por el Gobierno nacional en conjunción con la federación de transportistas FADEAC que permitiría la renovación, la antigüedad promedio de todo el parque, no sólo los que se dedican a granos, al orden de los 18 años. El objetivo es bajarla a 10 años en los próximos 10. Para lo cual el incremento de incorporación de nuevas unidades será altamente significativo.

El tema está en que tanto en la red nacional, como en la provincial y en los accesos a terminales no hay controles sobre todo en lo que la ley de tránsito estipula. Empezando por el control de peso por eje, peso potencia, calidad técnica de los vehículos, etc. Esos puestos de control son inexistentes. Y la penalización de las infracciones queda a cargo de los organismos locales. Uds. bien saben que la ley de tránsito es una ley en la órbita provincial por adhesión, no obliga a las jurisdicciones provinciales a su acatamiento. Con lo cual la provincia que no se adhiere, tiene libertad y se rige por su propia estructura legal en materia de tránsito.

Y pensamos que debe digitarse la prestación de los controles, que sería útil. Porque ha fracasado permanentemente la posibilidad de que lo haga vialidad nacional o provincial y debería licitarse para que se haga a través de la actividad privada con la colaboración pertinente de los entes tanto de Gendarmería como de Prefectura en zona portuaria.

Uds. saben que existe una tarjeta magnética que se llama RUTA (registro único de transporte automotor) que tiene por función obligar a que todos los prestadores se inscriban en este registro único de tal manera que la Nación cuente con información fehaciente sobre distintos temas que hacen al prestador.

Primer tema: el RUTA, que yo sepa no ha hecho pública ninguna de la información permanente que releva. Y eso que ya tiene 3 a 4 años de existencia.



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini
CEEDS-ITBA

5/6

Segundo: esa tarjeta magnética debería detectar los excesos de cargas en los puestos de peaje, para lo cual los concesionarios deberían prestar su colaboración con un sistema de balanzas móviles que recorran las rutas.

Con esto quiero mostrarles a través de una encuesta que hizo en el 2004 el ONCA cómo el ferrocarril está marginado, sin acceso en el 83 % de las 1.700 plantas de acopio relevadas en ese momento por el ONCA. Porque las únicas que tienen desvío propio son 472, pero las otras o no poseen o que el ferrocarril esté en un lote lindero no garantiza que haya una transferencia del acopio al ferrocarril, precisamente porque está operando ese tren sobre una vía principal y esa operación sería riesgosa. Con lo cual aquí vemos según mi visión un tema serio, si el ferrocarril tiene o no un buen acceso a plantas de acopio y cuando digo buen acceso significa que un tren se pueda cargar en 12 horas. Hoy ya estamos transportando trenes de 2.000 a 2.500 ton. netas. El ferrocarril jamás va a superar, entre otras razones que comentaremos ya sea por infraestructura o en cuanto a disponibilidad de material rodante, no va a poder perforar ese techo del orden del 15 a 16 %.

Una mayor participación requiere fuertes inversiones. La oferta de material rodante: un vagón cuesta U\$S 50.000 y una locomotora U\$S 2 millones. Tengamos presente que las concesiones tienen un horizonte de 15 años por delante con opción a 10 años más si es que alguna de las partes, sea el concedente o el concesionario no la revalida. Y es imposible amortizar inversiones en ese corto período.

Mejorar la operación ferroviaria tanto de accesos y playas en terminales portuarias y en establecimientos industriales es una tarea sin lugar a dudas.

Vamos a tener una referencia al circunvalar Rosario. Creo que si bien es cierto que esta es una condición necesaria, no es suficiente, porque hay falencias serias en el ingreso ferroviario a los puertos, algunos ni siquiera tienen acceso, o si los tienen son ineficientes.

El otro tema es la mejora de las vías. O se busca un financiamiento externo como el usado para la vialidad o bien, mediante la utilización de recursos específicos, otorgando créditos a los concesionarios a largo plazo, a tasa preferencial y con años de gracia. Este es un tema relevante: si no hay mejora en la infraestructura y esta no se



Infraestructura. Transporte y competitividad para la exportación. Interfase del transporte de cargas en áreas urbano-portuarias.

Ing. Gastón Cosettini
CEEDS-ITBA

6/6

puede traducir en una mayor rotación de material rodante. Sea el que hoy tienen los concesionarios sobre los cuales han hecho todas las mejoras posibles de lo que les fue concesionado y que pertenece al Estado nacional, es imposible tener eficiencia en el modo ferroviario.

Hemos estado diciendo lo que hay que movilizar. El horizonte de las 100 millones de toneladas está superándose rápidamente, se supone que a mediados de la próxima década vamos a estar por arriba de los 120 millones de toneladas. Uno se puede preguntar: ¿cómo funcionará la capacidad de almacenamiento en origen; habrá suficiente cantidad y calidad de los camiones, es decir habrá renovación del parque; qué limitaciones tienen los accesos terrestres a los puertos y el estado de los caminos responderá a las necesidades si no hay controles, y cómo va a contribuir el ferrocarril? Todas estas preguntas merecen un plan estratégico para resolverlas.

Creemos que el cuello de botella pasa por la logística, el Estado, la infraestructura y los servicios. Y esto amerita la elaboración de un plan estratégico que armonice varios objetivos y quiero enfatizar esto. No solamente objetivos de producción, sino de energía, de transporte, de industria, consumo y exportación. Y debe ser elaborado urgentemente y dotado de un financiamiento adecuado.

Como propuestas de corto plazo creemos que es necesario crear un mecanismo de seguimiento de los principales indicadores que integran el proceso producción, acopio, comercialización y obviamente la logística. La comercialización no es un tema menor, porque tiene su influencia en la elección del transporte terrestre y del puerto por el que sale la exportación. El exportador posiciona un barco de acuerdo a su conveniencia y su esquema de comercialización internacional, a veces sin tener en cuenta la calidad de puerto, su infraestructura o los modos terrestres que abastecen dicho embarque.

Esto debería integrarse en un Consejo, en un área administrativa que habría que definir con participación público – privada. Esto permitiría alimentar de información al plan estratégico, alertar, tanto al sector público como al privado sobre eventuales cuellos de botella que podrían presentarse en el futuro inmediato y así disponer medidas conducentes a su superación.

Muchas gracias.