

"Norte Grande: Los fundamentos de la necesidad del ferrocarril", *Región Norte Grande*, Argentina, 19 de marzo de 2008.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=10085>

Fecha de consulta: 04/02/2014.



La plena operatividad del Ferrocarril Belgrano Cargas es un viejo reclamo de los productores del Norte Grande Argentino (NOA y NEA) por la reducción en los costos del transporte que este ramal produciría a las economías regionales. La región es la que más expansión económica tuvo en los últimos años.

Un artículo del diario La Nación, reafirma que la falta de un servicio ferroviario continuo y confiable hace que las tarifas de los fletes desde esa región hacia los puertos del Litoral, Rosario y Buenos Aires -que, en su mayoría, se realizan en camión- sean entre un 15 y un 50% más altas que las del tren, según la cantidad de kilómetros que recorra la carga.

En la década del 80, el FF.CC. Belgrano llegó a transportar 4,5 millones de toneladas. "En cambio, en 2007 transportó 800 mil toneladas, en un momento en que la producción del Norte Grande (NOA y NEA) pegó un salto por la expansión de la frontera agrícola y por el crecimiento de la minería", dijo Gastón Cosettini, ex presidente de Ferrocarriles Argentinos y ex subsecretario de Transporte de la Nación.

"Para los que estamos a 1600 kilómetros del puerto de Buenos Aires, el Ferrocarril Belgrano es crucial", dijo Adolfo Benavides, de la Cámara del Tabaco de Salta y explicó que su provincia aporta 30 millones de kilos de tabaco por año. "Nuestra provincia comenzó a exportar a China, y en vez de sacar la producción por el puerto de Buenos Aires, podría salir por Antofagasta, en Chile, que se encuentra a 900 kilómetros de Salta", agregó Benavides.

El Belgrano Cargas es un corredor ferroviario central para el país ya que, además de unir al NOA con Buenos Aires y Rosario, uno de sus ramales se dirige a la frontera con Chile y llega, por medio de vías trasandinas gestionadas por la empresa chilena Ferronor, a Antofagasta, lo que permite realizar operaciones de exportación a través del océano Pacífico.

Medio país

Muchas economías regionales se verían altamente beneficiadas por el funcionamiento de este tren que recorre 14 provincias, entre las que se cuentan Jujuy, Salta, Chaco, Santiago del Estero, Catamarca y Buenos Aires.

Según Juan José Llach, "la prórroga de la puesta en marcha del Belgrano Cargas revela el descuido con que casi siempre se ha mirado a las provincias del Norte desde el poder central, a pesar de los discursos en contrario. Se trata de una política que castiga mucho más a los productores de las zonas no centrales, como lo son las servidas por el FF.CC. Belgrano". El economista estimó que la falta de un buen servicio ferroviario disminuye la rentabilidad de estas producciones de manera sustancial.

El NOA vive además un boom en materia de soja, lo que suma razones para impulsar el transporte ferroviario, especialmente recomendado para la carga a granel de larga distancia. "El ferrocarril es competitivo cuando la carga recorre más de 400 kilómetros, aunque si el tren puede transportar más de 2000 toneladas netas y las condiciones para la carga y la descarga son aptas, el ferrocarril puede ser competitivo para distancias más cortas", dijo Cosettini.

El transporte internacional varía con el cambio de las tendencias del comercio exterior. Con el auge del intercambio con la región del Asia Pacífico, la producción del NOA podría exportarse por Antofagasta y retomar los tráficos tradicionales. Ese es el caso de los productos de la minería, el azúcar, el arroz, la harina y el gas.

"Hay una demanda insatisfecha muy grande, porque la producción del NOA aumentó

mucho en los últimos cinco años. Hoy, se producen 2,5 millones de toneladas de soja por año sólo en Salta", reconoció Pablo Vago Olivera, gerente comercial de la Sociedad Operadora de Emergencia (SOE, empresa gerenciadora del tren en la actualidad). Y agregó: "La distancia desde Salta a Rosario es de 1200 kilómetros, lo que hace que el ferrocarril sea el medio más barato para trasladar la carga hasta ese puerto".

En 1999, el Poder Ejecutivo Nacional otorgó por decreto la administración del Ferrocarril General Belgrano a la empresa Belgrano Cargas SA, conformada en un 99% por el gremio Unión Ferroviaria, con la promesa de realizar obras de mantenimiento e infraestructura. Minera La Alumbra, emplazada en Catamarca, había solicitado el relanzamiento del Belgrano, pero finalmente la empresa tuvo que construir un ducto de 300 kilómetros para trasladar su producción a Tucumán y enviarla desde allí a Rosario a través de otra línea de ferrocarril.

El zorro en el gallinero

Después de que varios llamados de licitación resultaran desiertos, en marzo de 2007, el Gobierno le entregó el manejo del Belgrano Cargas, sin licitación, a la SOE, integrada por el grupo Macri, Roggio, Emepa y los gremios Unión Ferroviaria, La Fraternidad... Y Camioneros. "Es como tener el zorro metido en el gallinero", dijo el representante de una empresa usuaria en referencia al conflicto de intereses que supone la presencia del sindicato que encabeza Hugo Moyano dentro de la sociedad gerenciadora del Belgrano Cargas. "Mientras que Moyano esté representado en SOE, el funcionamiento del ferrocarril no va a prosperar", dijo otra empresa usuaria.

La entrega se realizó por 180 días, renovables por dos períodos similares, que finalizan en junio de 2008. Junto con el traspaso, el Gobierno anunció la entrega de un subsidio para el pago de sueldos y arreglos de urgencia, por la suma de 22 millones de pesos. El Estado también se había comprometido a subsidiar las reparaciones para lograr que el tren funcionara normalmente.

El ambicioso plan de obras, que incluía la renovación de 830 kilómetros de vías, el

mejoramiento de 370 kilómetros de ramales principales y el aumento del número de locomotoras y vagones todavía no comenzó. "Hace un año y medio que Jaime (Ricardo, secretario de Transporte) nos prometió arreglar las locomotoras y las vías", dijo un productor del norte.

Hasta el momento, sólo comenzaron las obras para reparar los 160 kilómetros del llamado Tren de las Nubes, que es parte del tramo que va desde Salta hacia Chile. Pero esta obra es realizada por la provincia de Salta por su gran interés turístico. Este ramal es parte del C-14, la vía que va al Pacífico y que tiene una potencialidad operativa de 2 millones de toneladas de carga por año que, en un 90%, sería mercadería que iría desde la Argentina hasta Chile.

Es un tramo considerado como uno de los más complicados a nivel mundial ya que, en algunos sectores, sus vías están emplazadas a más de 4400 metros sobre el nivel del mar y porque cuenta con 33 puentes de acero, 21 túneles y 13 viaductos. "Se está trabajando para lograr un convenio de explotación conjunta entre SOE y Ferronor", dijo Francisco Cerúsico, coordinador operativo de Ferronor.

El servicio quedó interrumpido en 2007 por un descarrilamiento de locomotoras chilenas en vías argentinas. El último tráfico se realizó en octubre de 2007, con una carga de gas. "Es posible que el servicio se reactive en dos meses", agregó Cerúsico, y dijo que se tratará de una explotación conjunta entre la empresa chilena y la argentina, pero no precisó si las locomotoras argentinas ingresarán a Chile o si se cambiará de locomotora en la frontera.

Además de la alternativa de vinculación con Chile, y también con Bolivia, la conexión por tren se dirige, hacia el oeste, al puerto de Barranqueras, en la provincia del Chaco. Y, con el uso de la Hidrovía Paraná-Paraguay, la carga puede seguir hacia el norte y conectarse, en Corumbá, Brasil, con el tren brasileño que llega hasta San Pablo. "Así se podría convertir en un corredor bioceánico", dijo el especialista en transportes, Roberto Bloch.

Por otra parte, los productores se quejan de que la falta del ferrocarril aumenta la cantidad

de camiones en las rutas, incrementa el gasto en combustibles en un período de crisis energética, y resulta menos amigable con el medio ambiente.

"El ferrocarril consume 4 veces menos energía que el camión y, estadísticamente, causa menos accidentes y deterioro en las rutas que el transporte por carretera, además de tener una menor incidencia en la generación de gases tóxicos", dijo Cosettini.

Ley de reordenamiento

Pero lo cierto es que nadie sabe cuál será la suerte del Belgrano Cargas a partir de junio de 2008. En tanto, el 28 de febrero Diputados sancionó la ley 26.352 que tiene por objeto "el reordenamiento de la actividad ferroviaria".

La norma crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, ambas bajo la tutela del Ministerio de Planificación, a cargo de Julio De Vido.

La primera sociedad administraría la infraestructura ferroviaria y "los bienes ferroviarios concesionados a privados cuando finalice la concesión".

La segunda podrá "asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros o de carga".

La ley le otorga al ministerio la competencia de planificar estratégicamente el sector ferroviario, su infraestructura y servicios; ordenar y regular el sistema ferroviario y elaborar normas para su funcionamiento; supervisar las funciones de las dos sociedades creadas; determinar el régimen de aportes del Estado para la financiación de las sociedades, y amplias atribuciones para continuar y modificar los contratos de concesión pendientes y en curso.

No son pocos los que estiman que el FF.CC. Belgrano terminará en manos estatales cuando se venza el plazo del gerenciamiento de SOE.

Insistentes llamados al secretario de Transporte, Ricardo Jaime, y al subsecretario de Transporte Ferroviario, Antonio Luna, para saber su opinión, no dieron resultado, al cierre de esta edición, ninguno había contestado.