

- E -

El transporte ferroviario de cargas

Gastón Cossetini

1. Introducción

Se puede partir de la hipótesis que se producirá en la Región un incremento gradual de la eficiencia y racionalidad en la actividad económica, hecho que repercutirá en el abastecimiento y distribución de los bienes que la misma necesita.

Asumir dicha hipótesis, significa que se utilizarán las herramientas que brinda la logística, en asociación con el transporte, calificando al modo o bien a la asociación de varios modos, que mejor contribuyan a la calidad ambiental de la Región y a la disminución de los costos de comercialización.

Los flujos de cargas que en el futuro circularán por la Región, lo harán mediante el uso de corredores, tanto ferroviarios como viales y tendrán como destino puntos principales de concentración.

Respecto a los corredores, la tendencia indica que se consolidarán los ejes preexistentes, coincidentes con las grandes direccionales de comunicación física que el país tiene.

En lo referente a los puntos de concentración, aparecen como obvios:

Los puertos

El puerto de Buenos Aires y su eventual expansión, más los otros puertos de la Región que ya tienen vocación de crecimiento (La Plata y su Zona Franca) o de consolidación en su especialidad (Zárate como exportador/ importador de automotores y potencial actividad en contenedores).

Los hipermercados de consumo masivo

Aparte de los existentes, es dable suponer que no aparecerán masivamente en el futuro nuevas concentraciones. En su abastecimiento, intervendrán los criterios de la logística y de los grandes centros mayoristas de distribución.

Es en este campo donde el multimodalismo puede tener un gran desarrollo, con la incursión del ferrocarril en las cargas generales mediante la combinación de semi-remolques transportados sobre bogies ferroviarios (sistema genérico 'road railer') facilitando así un servicio puerta a puerta, eficiente y económico.

Los mercados concentradores

El área de unicidad que guió el proyecto, localización y operación del Mercado Central de La Matanza, ha sido hoy superada, por lo cual es posible que puedan surgir nuevos emplazamientos. Se puede mencionar que en mercado antes aludido, no obstante que se le construyó una excelente infraestructura ferroviaria interna con sus respectivos accesos tanto de la trocha ancha como de la angosta, nunca fue utilizada para el abastecimiento masivo de productos que el Mercado comercializa.

Este emplazamiento es potencialmente apto para su tratamiento y conversión en un centro multimodal de uso múltiple.

Las playas ferroviarias con que hoy cuenta el ferrocarril en la región

Más adelante se hace referencia a su situación actual.

La gran industria radicada en el área

Sus emplazamientos ya están definidos y se asume que no habrá nuevas radicaciones en gran escala, ya que la opción de emplazamientos en el interior del país, es válida (ejemplo de General Motors en el gran Rosario).

También es dable suponer que en la medida que el ferrocarril de carga haga eficiente su gestión, los establecimientos industriales que tengan facilidad de acceso ferroviario serán más competitivos tanto para la comercialización interna de sus productos, como para la exportación.

La pequeña y mediana industria

Por su dispersión, es difícil asumir que tipo de servicios de transporte va a demandar; no obstante, se puede presumir que el mismo será por automotor, tanto por su volumen como por lo disperso de su localización.

Transporte de residuos sólidos

Es conocido el hecho que los lugares de relleno sanitario ubicados en la Región tienden a colmatarse y si no lo han hecho es porque se ha elevado la cota de coronamiento respecto a lo que se había planeado al inicio del proceso.

Para depositar residuos fuera de la Región, es necesario pensar seriamente en el transporte ferroviario, como sucede en otras latitudes. Es decir, hay que asociar las estaciones compactadoras/concentradoras de residuos, con la infraestructura y playas ferroviarias.

Ligado a lo anterior, habrá que definir con que tecnología se realizará dicho transporte. A título de ejemplo, hoy están desarrollados sistemas (como el road-railer), que permiten combinar muy eficientemente las ventajas del camión y el ferrocarril; o bien, utilizando alguna forma de contenerización. En ambos casos se requiere de superficies amplias, donde se puedan realizar las diferentes operaciones que demandaría dicho transporte. Para desarrollar un programa de tal magnitud y envergadura, será necesario conciliar aspectos de saneamiento ambiental, costos de alternativas de transportes y localización física de los emprendimientos; tanto en lo que se refiere a disposición final como a compactación en zonas que concilien la cercanía de las áreas de generación de los desechos, con la eficiencia de su transporte hasta el destino final.

2. Condiciones generales de la circulación de trenes de carga, según los contratos de concesión.

Las principales características que poseen los contratos que el Estado Nacional realizó con los concesionarios de cargas son las siguientes:

- Desarrollo de toda la actividad sin ningún tipo de subsidio o aporte de fondos públicos.
- Son integrales, con un plazo de 30 años, con opción a 10 años mas.
- Desarrollo comercial del negocio, ampliando la participación del ferrocarril en el mercado de transporte, sin garantías del estado ni líneas de crédito preferencial.
- Tarifas inicialmente reguladas por el Concedente, mediante la fijación de un límite superior tarifario.
- Control de aspectos contractuales, técnicos y de seguridad, por la autoridad de control (CNRT).
- Participación accionaria del Estado (16%) y trabajadores (4%), garantizando el Concesionario mantener constante dichas participaciones.
- Derecho al cobro (y obligación de pago) de peajes cuando se circula un tramo de otra concesión, incluyendo la red de los servicios de pasajeros en Región Metropolitana.
- Obligación de pago de un canon anual al Estado Nacional.

En el caso particular de la Región Metropolitana, dichas concesiones se efectivizaron antes del concesionamiento de los trenes suburbanos de pasajeros. Esta situación generó obligaciones que impuso FEMESA (y que luego fueron transferidas a los concesionarios actuales de pasajeros); a la libre circulación de los trenes de cargas en la región.

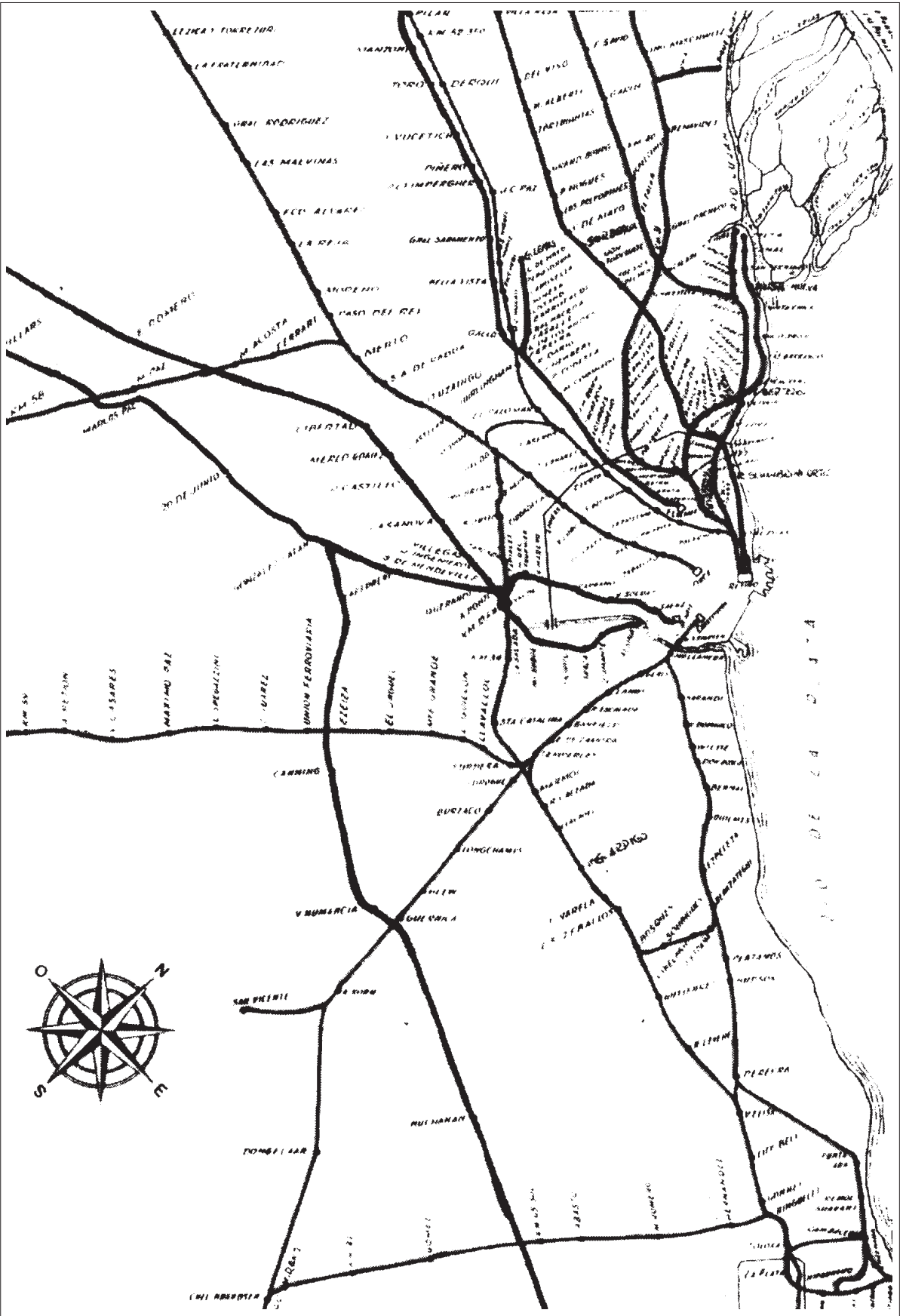
En efecto, las condiciones básicas imponen que toda la operación de trenes de carga en la Región está controlada por el respectivo concesionario de la red de pasajeros (ver Plano 1), hecho que implica que:

- Los trenes de carga deben pedir autorización para el ingreso desde el punto límite, lo que significa que se deben acordar horarios de circulación.
- Se debe pagar un peaje a la circulación, tal como se explicitó anteriormente.
- Se producirán en el futuro y ya existen hoy, incompatibilidades de circulación de los trenes de pasajeros y cargas, al tener que compartir infraestructura dos tipos de servicios totalmente diferenciados.
- Lo señalado en el punto anterior se agravará con los proyectos de mejoras substanciales de los servicios suburbanos; hecho de por sí auspicioso pero que genera inconvenientes al también proyectado incremento de tráfico ferroviario de carga en la Región.

3. Análisis histórico de las estaciones despachadoras-recibidoras en la Región Metropolitana

Desde el punto de vista funcional, existen en la Región dos calificaciones de origen/destino de carga ferroviaria: la playa receptora/despachadora y las terminales portuarias.

En el gráfico 1 se observa para el año 1997 la participación de uno y otro tipo de origen/destino.



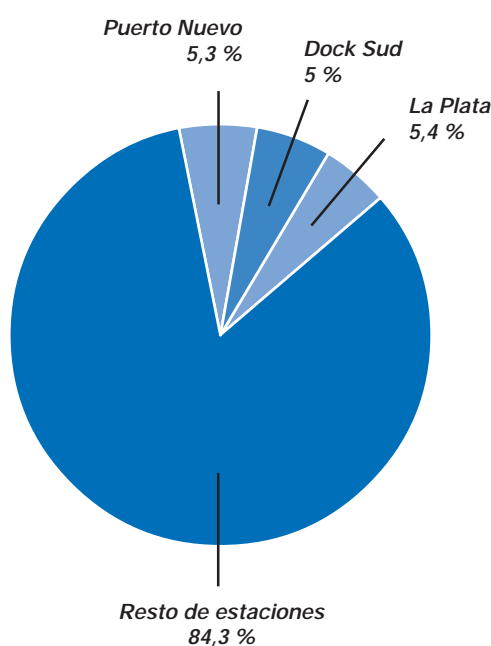
La clásica playa tiende a desaparecer en la concepción de transporte 'estación-estación'. Hoy el transporte por tren es una parte de servicio 'puerta a puerta', bajo el concepto de transporte multimodal.

Dicho servicio lo puede asumir la propia empresa ferroviaria contratando camiones para completar las cabeceras 'estación-cliente' o bien lo realiza un operador transporte multimodal (OTM) que prevé la reciente ley nacional de transporte multimodal.

Un breve análisis histórico muestra algunas situaciones que merecen comentarse

Según el EPTRM, existían en 1968 143 estaciones ferroviarias en la Región que recibían cargas en solo 15 de ellas -12 de las cuales estaban en Capital Federal- se concentraba el 70% de la carga recibida. En cambio, el 53% de los despachos de carga se realizaba en solo 6 estaciones, todas ubicadas en Capital Federal', lo que evidenciaba un gran peso del ámbito capitalino en el movimiento de cargas en la Región.

Gráfico 1 *Cargas con origen/destino en terminales de la Región Metropolitana (Referencia en Tn.)*



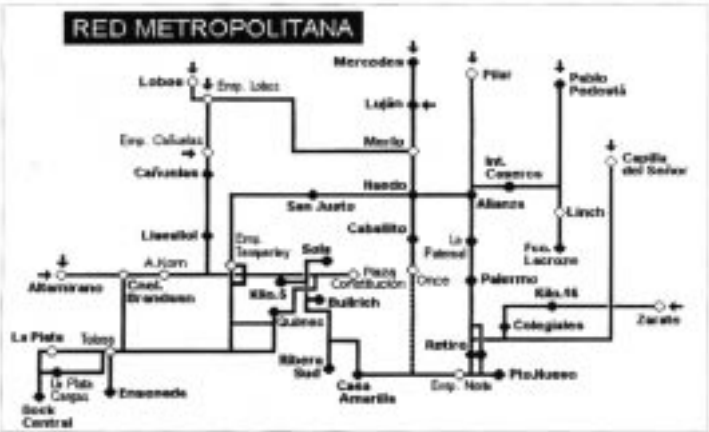
• FERROCAMARA EMPRESARIA DE FERROCARRILES DE CARGA •

La historia reciente, está reflejada en el diagrama y cuadro contenidos en el Gráfico 2 (página siguiente). Respecto al diagrama, se esquematizó la red ferroviaria de la Región, cuyos puntos límites son los que corresponden a las concesiones suburbanas de pasajeros. A dichos puntos límites arriban los trenes de cargas y a partir de los mismos, 'hacia adentro', su circulación se subordina a lo que ordene el concesionario de pasajeros.

Respecto a las cifras contenidas en el cuadro, se pueden hacer las siguientes consideraciones:

- La comparación de 1984 y 1994 da como resultado un crecimiento del orden del 26%. Se concluye así mismo que en el periodo 84/94 (este último primer año de estado de régimen de todas las concesiones privadas de cargas), vuelve a tener protagonismo el tren, luego de descensos significativos ocurridos luego del '84 (ver gráfico 3).
- Entre 1997 y 1994 el crecimiento fue del 124%, por la evolución general que caracterizó a todo el ferrocarril de carga (ver gráfico 3).
- Comparando la cifra de 1997 con la que consigna el EPTRM para el año '68 (7.559.000 tn) se observa una disminución del 12% respecto a 30 años atrás. La razón de esto puede atribuirse a cambios substanciales en la actividad económica y en la forma en que los diferentes modos de transporte terrestre abastecieron la demanda.

Gráfico 2



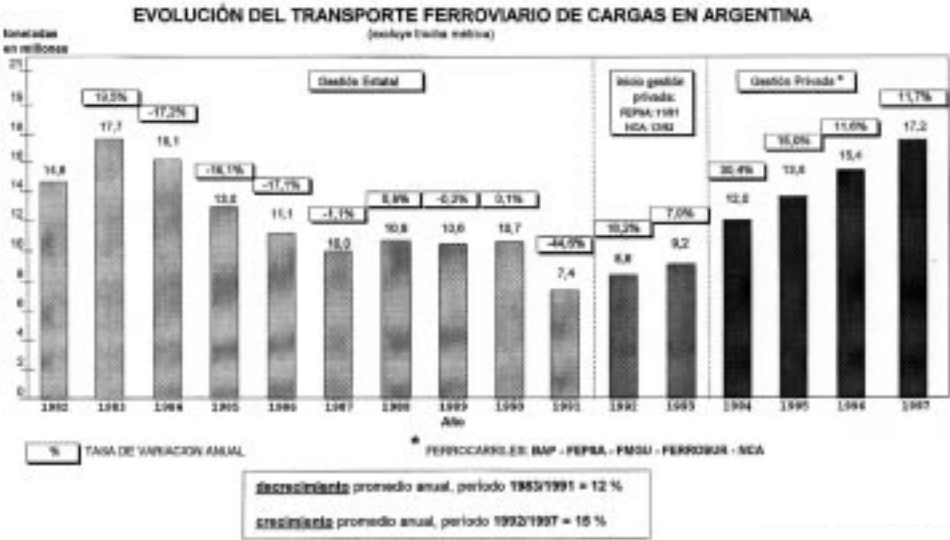
MOVIMIENTO DE CARGAS FERROVIARIAS POR ESTACION (en Tn.) - año 1997

estacion	1984	1994	1997	afectadas por Decreto 837/98
Calles			1.495.108	
Sola	300.000	745.000	915.049	915.049
Alianza	14.000	250.000	637.515	
Ensenada			445.981	
Hondo	145.000	180.000	441.900	441.900
Llavallol	14.000	280.000	390.301	
Intercambio Caseros	100.000	95.000	381.992	
Ribera Sud/Dock Sud	90.000	40.000	342.945	
Bulrich	46.000	120.000	295.880	
La Plata/Dock Central	36.000	220.000	372.200	
Retiro (incluye F.C. Belgrano)	540.000	360.000	368.859	368.859
La Plata	187.000	70.000	167.440	167.440
San Justo	50.000	70.000	118.900	
Cabelito	257.000	165.000	96.509	96.509
Fco. Lacroze	80.000	230.000	88.020	88.020
Palermo	188.000	80.000	64.400	64.400
Kilo 16			33.517	
Colegiales	140.000	340.000	33.358	33.358
Pablo Podestá			32.040	
Pto. Nuevo	690.000	450.000	23.957	
Luján			1.719	
Mercedes			1.312	
Otras estaciones		411.000	181.344	
total	2.563.000	3.111.000	6.909.745	2.175.335 *

* El Decreto 837/98 afecta la circulación de aprox. 30 % del movimiento total de cargas ferroviarias en la reg. metropolitana. Equivale a 71.430 camiones con acoplado/año, circulando en una red saturada.

• FERROCAMARA EMPRESARIA DE FERROCARRILES DE CARGA •

Gráfico 3



Fuente: FERROCAMARA, a través de información de FA, San. Transp., GART

• FERROCAMARA EMPRESARIA DE FERROCARRILES DE CARGA •

- La suma de las toneladas movidas por estaciones afectadas por el Decreto 837/98⁶⁶ alcanza al 30% del total movido en '97. De ser desplazado el ferrocarril de dichas playas, equivale a decir que se incorporarán al tránsito 71430 camiones+acoplados de 28 ton c/u; los que generarán tanto en el tránsito como en las condiciones ambientales, los graves inconvenientes conocidos.

⁶⁶ Que establece un programa de reestructuración de playas ferroviarias.

- Cabe aclarar que las cargas que se mueven en Retiro corresponden al tránsito de contenedores que llegan o salen del Puerto de Buenos Aires. El total de TEUS (1 TEU = un contenedor de 20') movidos por el ferrocarril en dicha playa, con origen/destino en el puerto, fue de 64.288 (cargados + vacíos), durante 1997, según se consigna en el siguiente cuadro:

<i>Empresa</i>	<i>TEUS cargados</i>	<i>TEUS vacíos</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
<i>BAP</i>	9.892	8.656	18.548	28.9
<i>FEPSA</i>	337	266	603	1.0
<i>FSR</i>	1.437	130	1.567	2.4
<i>NCA</i>	19.328	20.175	39.503	61.4
<i>MGU</i>	3.604	463	4.067	6.3
Total	34.598	29.690	64.288	100.0

Referencias: 1 contenedor = 1 TEU
Fuente: FERROCAMARA.

Como puede observarse no obstante la fuerte presencia de productos primarios, el ferrocarril está transportando cada vez mas contenedores, fundamentalmente con origen/destino en el Puerto de Buenos Aires.

Es de esperar que con la vigencia de la Ley de Transporte Multimodal incrementara su participacion.

La restricción que impone el Decreto antes mencionado es seria y sirve para ejemplificar situaciones que deberían ser analizadas en profundidad antes de decidir e implementar la expulsión del ferrocarril de playas ferroviarias ubicadas en diferentes lugares de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

Una medida de tal magnitud, sin realizar previamente un estudio de cargas en la Región (el último se efectuó a principio de la década del '70) podría llevar a situaciones no deseadas, como ser la sustitución del ferrocarril por camiones de alto porte circulando por una red vial saturada y además restringida a itinerarios limitados.

Este pronóstico seguramente provocará más contaminación ambiental y accidentes de tránsito, 'externalidades' negativas no deseadas.

Seguramente que algunas decisiones se pueden tomar en forma inmediata sobre aquellas estaciones sin uso para la carga ferroviaria (ejem. Liniers, San Isidro) ; pero no sobre otras de intenso uso ferroviario, sobre las cuales se podrá resolver luego del estudio aconsejado.

4. Análisis de playas de operación ferroviaria e itinerarios de circulación

En los esquemas y cuadros contenidos en los gráficos 4 al 8, se analiza, para cada empresa concesionaria de carga, la red que habitualmente utiliza en la Región, los corredores de circulación y el tipo de carga que se mueve en cada una de las playas ferroviarias. La zona grisada de dichos gráficos esquematiza la Capital Federal.

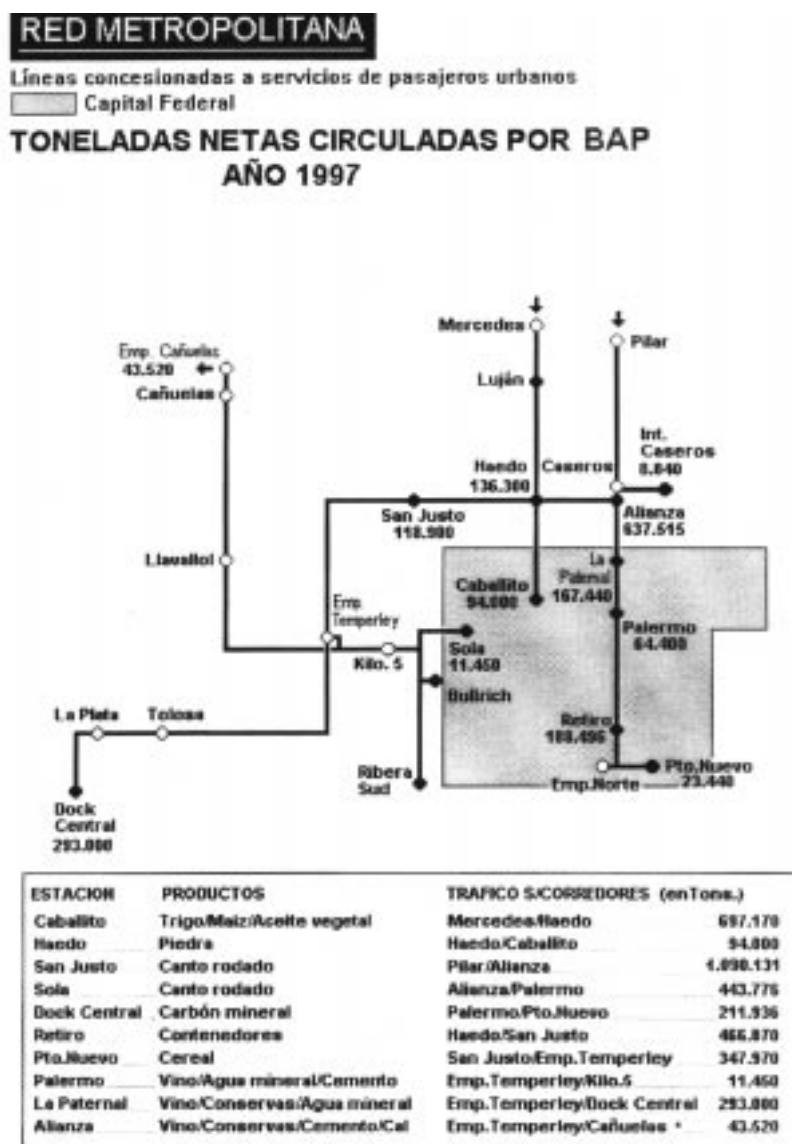
4.1. Buenos Aires al Pacífico SA (BAP)

El BAP mueve en unas 10 estaciones más de 1,7 millones de ton. Su participación en el total del tráfico ferroviario de la Región es del 25%. Los productos son en general masivos, a excepción de contenedores al puerto y tráficos de vino, conservas, agua mineral y cemento. (Gráfico 4)

Por su vinculación Buenos Aires - Cuyo, tiene dos posibles accesos a la Región : Mercedes y Pilar. Por el primer itinerario (ex línea Sarmiento), ingresan en general los trenes que luego tienen destino la zona sur y particularmente el Dock Central del puerto de La Plata. A su vez, el ingreso por Pilar corresponde a tráficos que tienen destino la playa de Alianza (tercera en volumen en la región) o bien el puerto de Buenos Aires. Cabe remarcar que la circulación sobre el tramo Pilar-Retiro puede presentar restricciones críticas a la circulación en el futuro, de ampliarse el puerto y de tener éste una importante mejora de sus accesos ferroviarios.

Una playa singular es la de Caballito, donde el ferrocarril transporta insumos (del orden del 25% del total que necesita una industria harinera implantada en la zona). De suprimirse lisa y llanamente esta playa, todos los insumos del molino deberán ser transportados por camiones que hoy ya saturan las calles aledañas.

Gráfico 4



Las otras playas ferroviaria en las que el BAP opera en la Región (Palermo, Paternal, Haedo, entre las más importantes, pueden sufrir modificaciones profundas a partir del cumplimiento de lo explicitado en el Decreto 837/98.

Respecto al movimiento hacia/desde el puerto de Buenos Aires, en general se opera en la playa de Retiro, con contenedores que sirven al tráfico Chile, Cuyo/exportación o bien en sentido inverso. Dichos contenedores acceden a la correspondiente terminal (de Puerto Nuevo o Exolgán), decidida por el armador, a través de un transbordo a camión que se realiza en Retiro.

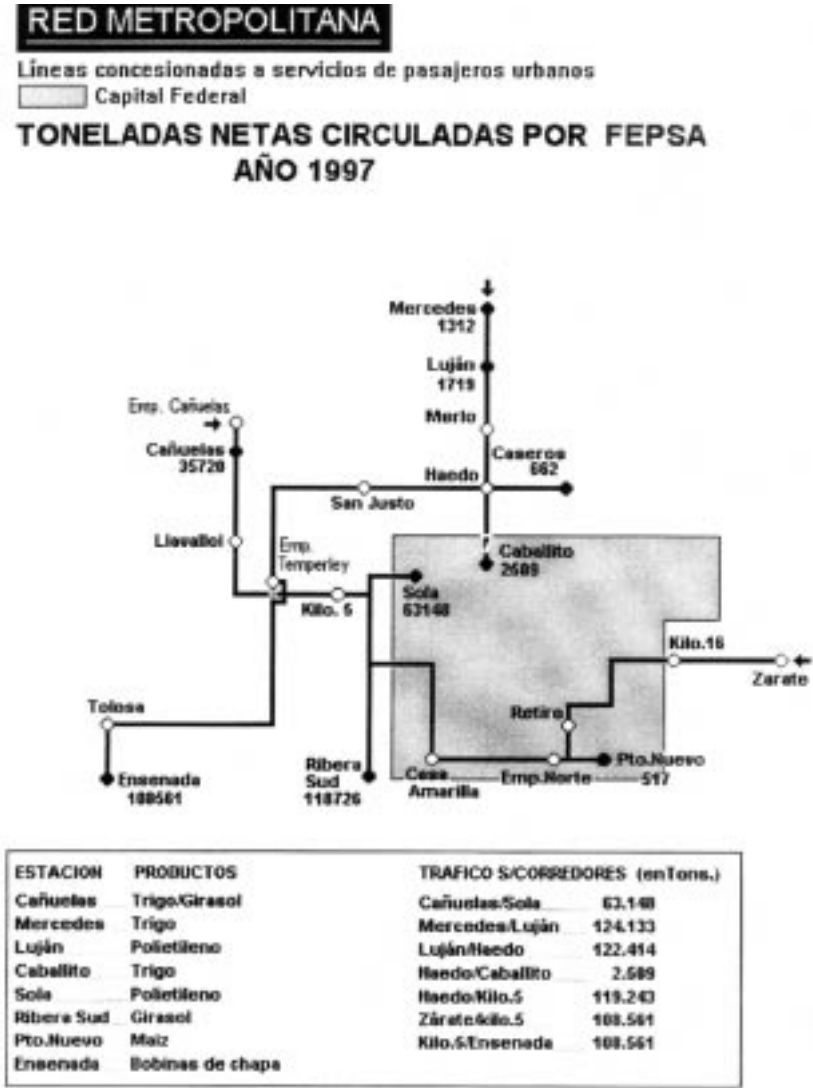
El ingreso a la zona de Puerto Nuevo puede hacerse accediendo a la parrilla Norte (de la ex AGP), atravesando Plaza Canadá/Irlanda, dado que éste es el único ingreso portuario de trocha ancha.

Más adelante se tratará en particular el tema de las limitaciones de la infraestructura ferroviaria que permite el ingreso ferroviario a las terminales portuarias de la Región, tanto las ubicadas en Puerto Nuevo como la de Dock Sud.

4.2 Ferroexpreso Pampeano SA (FEPESA)

Esta empresa tiene una escasa participación (4%) en el tráfico hacia/desde la Región, dado que concentra su actividad de transporte en el rubro granos y derivados, generalmente con destino al puerto de Bahía Blanca. (Gráfico 5)

Gráfico 5



No obstante, cabe remarcar que si fueran más eficientes los accesos ferroviarios al puerto de Buenos Aires y su operación ferroviaria fuera mejor servida (depende actualmente de la ex AGP), una zona de la provincia cercana a Bragado y alrededores, que habitualmente canalizó su producción hacia el puerto porteño. Este tráfico clásicamente circulaba por la red del ex Sarmiento e ingresaba al puerto por el túnel de cargas ubicado debajo de la línea A de subterráneos.

El punto anterior merece una reflexión adicional, en el sentido que las actuales instalaciones de elevadores en el puerto, en manos de TERBASA, seguramente seguirán operando en el futuro, con ingresos de camiones que afectan significativamente el tránsito local.

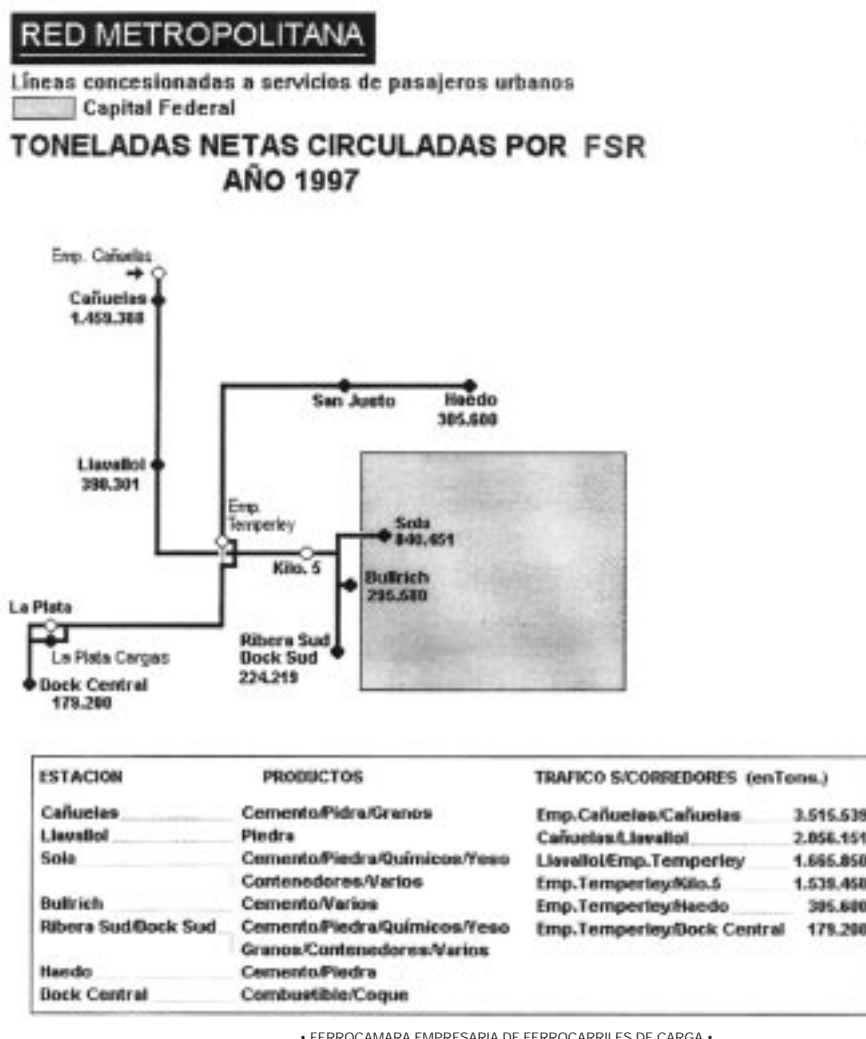
Nuevamente surge aquí el interrogante relativo a la participación futura del ferrocarril en el abastecimiento- desabastecimiento de las instalaciones portuarias y en particular, al rol de TERBASA en la comercialización de granos de exportación y a la participación de cada modo, en su abastecimiento.

Por último, FEPSA comparte con Ferrosur Roca y Nuevo Central Argentino, un tráfico pasante por Retiro-Puerto Madero, de bobinas provenientes de San Nicolás y destino el gran La Plata.

4.3 Ferrosur Roca SA.

Es la empresa que más participación tiene (50%) en el tráfico de la Región. Este hecho ocurre por el transporte de piedra y materiales de construcción desde la zona de Olavarría, para abastecer buena parte del consumo de la Región en materiales de construcción. (Gráfico 6)

Gráfico 6



En la red que opera dentro de la Región, existen algunos puntos singulares que merecen un breve análisis.

El primero es la playa de Sola, dentro de Capital Federal, incluida en el Decreto 837/98 de desafectación de predios ferroviarios. En dicha playa se mueven unas 850 mil ton/año '97, con participación del camión en el servicio 'puerta a puerta' de productos que la empresa transporta y ofrece a sus clientes como modalidad operativa. Esta playa debería ser analizada bajo el enfoque de un centro multimodal de características amplias, que pueda servir tanto a la Capital Federal como a la Región. Otro centro de significativa importancia es Cañuelas, con casi 1,5 millones de ton/año '97. Dicha playa, marginal respecto a la Región, opera como un centro distribuidor de piedra a escala regional, complementado por Bullrich en Avellaneda y Sola ya comentada.

El análisis que merece hacerse, dentro de un estudio global de transporte de cargas de la Región, es si el ferrocarril dispusiera de vías propias y no compartidas con los servicios de pasajeros suburbanos, podrían aquellos trenes penetrar más y ubicarse así próximos a las zonas de consumo final, aliviando rutas ahora congestionadas. Un comentario adicional es que esta línea, por requerimiento del Concedente y a instancias del ENABIEF, ha dejado de operar contenedores en la playa Casa Amarilla, concentrando dicho tráfico en la playa ferroviaria colindante con Exolgan, en Dock Sud.

4.4 Nuevo Central Argentino SA (NCA)

Ingresa a la Región por Zárate, punto límite de la concesión suburbana y tuvo una participación del 11% en 1997 en el total transportado por ferrocarril hacia/desde la Región. Sus principales destinos son: Miguelete/Km. 16 ; Colegiales ; zona de Retiro y un tráfico pasante por Puerto Madero con destino el gran La Plata y Olavarría, en asociación con otras concesionarias ferroviarias. (Gráfico 7)

Gráfico 7



NCA tiene una importante presencia en el movimiento de contenedores hacia/desde el puerto de Buenos Aires. De hecho, es la empresa ferroviaria de mayor participación en el transportes de contenedores (61.4%). Proviene fundamentalmente de las provincias de Córdoba (autopartes de exportación, maní, etc.) y Tucumán (productos del NOA). Para la primera, también hay tráfico de retorno de contenedores con autopartes de importación. NCA opera en la playa ferroviaria en la zona de Retiro, frente a Avda. Libertador, haciendo transbordo a camión hasta la terminal portuaria de destino (u origen).

Ya fue comentado el tráfico pasante de bobinas y escoria de alto horno, que proveniente de San Nicolás y pasante por Puerto Madero, tiene como destino el gran La Plata y Olavarría, respectivamente.

Si NCA fuera dotada en Miguelete/Km. 16 ; con idéntica infraestructura ferroviaria que posee en Colegiales, podría resignar dicha playa para concentrarse en aquella. Este tema también está planteado dentro de los términos del Decreto 837/98.

4.5 Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza SA.

Tiene dos características básicas : posee trocha media, diferente a todas las anteriores y llega hasta el puerto de Buenos Aires ya que termina en Lacroze. Su participación en el total es del 7%, caracterizándose por tráficos que, operando en la terminal antes mencionada, tienen características de internacionales. (Gráfico 8)

En efecto, a Lacroze arriban por camión contenedores desde el puerto y cuyo destino final es Paraguay (también se da el sentido inverso) ; o bien carga de diverso tipo que proviene (o se origina) como resultado del intercambio dentro del Mercosur, en particular con Brasil.

Dado que esta terminal también está afectada por el Decreto antes mencionado, cualquier desplazamiento 'hacia afuera' del Mesopotámico implicará movimientos de camiones que

Gráfico 8



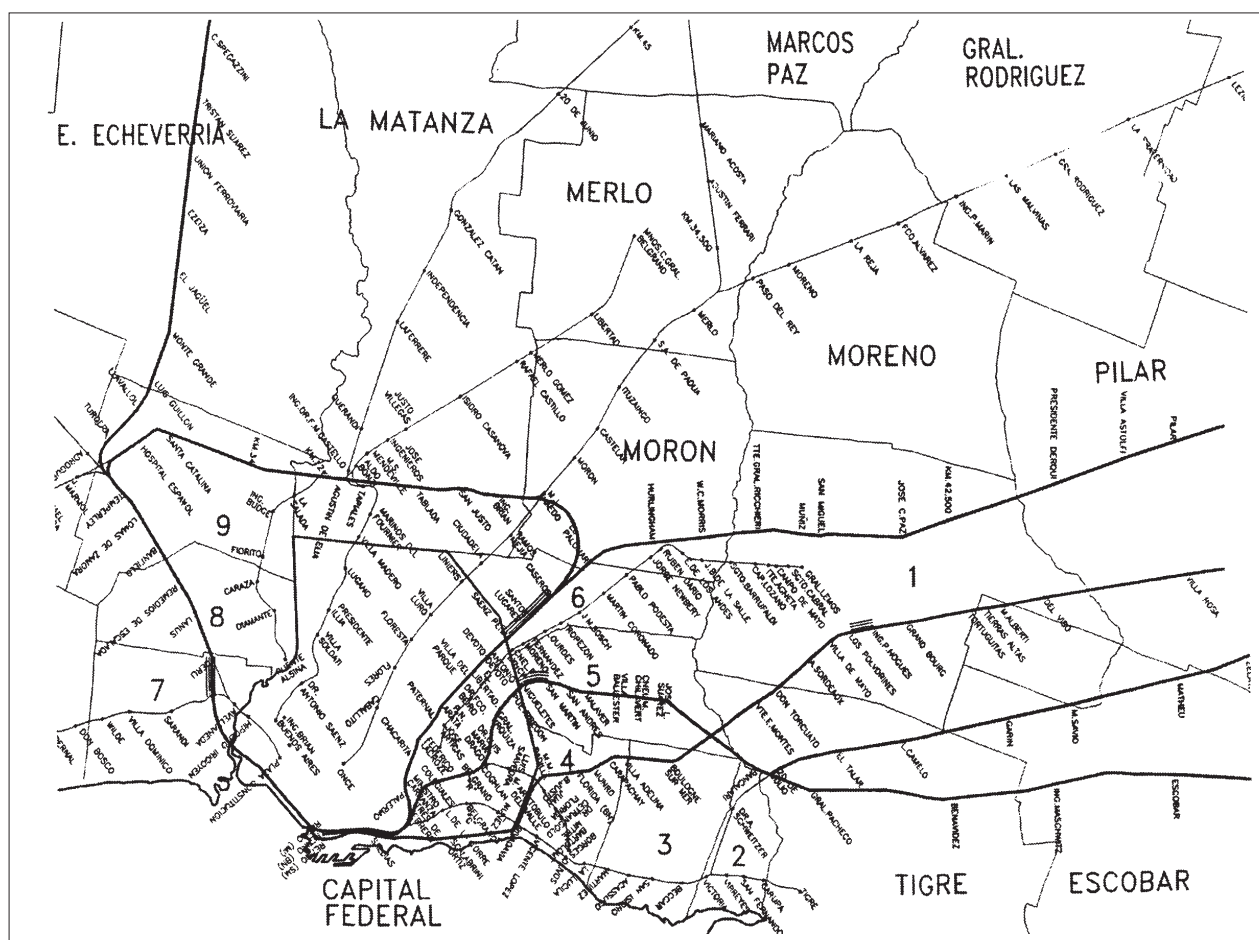
• FERROCAMARA EMPRESARIA DE FERROCARRILES DE CARGA •

4.6 Ferrocarril Gral. Belgrano SA.

No obstante tener acceso directo, no ingresan los trenes con contenedores provenientes del NOA, cuyo destino es el puerto. Esto ocurre porque en el supuesto que tal ingreso se dé, es prácticamente inoperable un transbordo a camión para que lleve el contenedor a la terminal portuaria de destino.

5. Los puertos de la región y sus accesos ferroviarios

*Estudio de la demanda de tráfico ferroviario. Expansión Puerto de Buenos Aires.
Corredores ferroviarios de acceso.*



5.1 El puerto de Buenos Aires

a) Situación actual

A lo largo del texto se hará referencia a los puntos individualizados en el mapa del plano 2.

Cuando todo Puerto Nuevo operaba como una unidad, existían en la zona portuaria parrillas ferroviarias de concentración/distribución (ver en el plano 2 los números 1, 2, 3 y 6). Así mismo, para operar al borde de navío había parrillas, como por ejemplo en 4 (ver gráficos).

Como producto del parcelamiento del puerto y del contenido de los pliegos licitatorios, tanto el comitente como el concesionario resolvieron introducir modificaciones substanciales al criterio histórico de unicidad.

Es así que hoy subsisten las parrillas 1, 2, y 6 y un anillo de circulación marcado con 5 que permite una circulación ferroviaria interior, atravesando los actuales recintos aduaneros de cada terminal.

La restricción mayor existía (y aún subsiste), al tener la trocha ancha que atravesar las plazas Canadá/ Irlanda por el punto 7, acceder con trenes cortos a la parrilla 6 y desde allí por el corredor interno, número 5, ir a la terminal deseada, la parrilla 1 o bien la 13, sitio de las vasijas vinarias para la exportación de vino a granel.

Toda la gestión ferroviaria en recinto portuario antes mencionada la opera, en forma ineficiente, la ex AGP, con personal y tracción propia ; a excepción de los trenes pasantes que circulan desde Retiro, pasan por 7, 6 (ver gráficos) y prosiguen por 12 hacia la red ferroviaria del sur del país, dado que no existe otra conexión norte-sur.

Por las restricciones operativas antes apuntadas, más la ausencia de un acceso directo de la trocha ancha a la parrilla 1, pasando por 10, a través de una maniobra a realizar entre 8 y 11; es que la carga ferroviaria que desea acceder a las diferentes terminales opta por hacer sus operaciones desde 8 (BAP) y 9 (NCA), transbordando a camión y viceversa.

Como parte del "Proyecto Retiro", se elaboró una solución de ingeniería ferroviaria que integraban varias obras, posibilitando un acceso directo de la trocha ancha por 10 a la parrilla 1; evitando así, para los trenes con destino Puerto Nuevo, el cruce por 7 y la utilización de la parrilla 6.

Dicha solución, a un costo del orden de los 17 millones de u\$s, con financiamiento del BID y responsabilidad primaria de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, no obstante estar técnicamente definidas las obras a realizar, aún no tuvo concreción. En el gráfico 9 se esquematizan las obras contenidas en el proyecto aludido.

No obstante, de hacerse todas las obras contenidas en el proyecto mencionado, se solucionaría en parte el problema. En efecto, se accedería a la playa 1 sin atravesar 7, pero las cargas quedaría en un área estrangulada por recintos aduaneros ; de tal manera que un contenedor que allí arribare, debería ser sacado a la trama vial pública para posteriormente ser llevado a su destino final a cualquier terminal.

b) El puerto de Buenos Aires y su posible ampliación

Es de público conocimiento el proyecto de ampliación del puerto, mediante la construcción de una nueva dársena. (Plano 3)

El sistema portuario de la Región no podrá operar al máximo de su eficiencia si las unidades que lo integran no tienen un fácil acceso, tanto desde/hacia el mar, como por tierra.

El desafío del crecimiento de un puerto se extiende más allá de su cerca limítrofe. Abarca la ciudad circundante y al sistema de transporte que alimenta al puerto, en sus tráficos internos e internacionales.

Escapa a este capítulo del estudio el análisis de la conveniencia o no de dicha ampliación. Solamente se puntualizarán ciertas premisas básicas que desde la óptica de los servicios ferroviarios al puerto, deberían ser tenidas en cuenta.

Plano 2

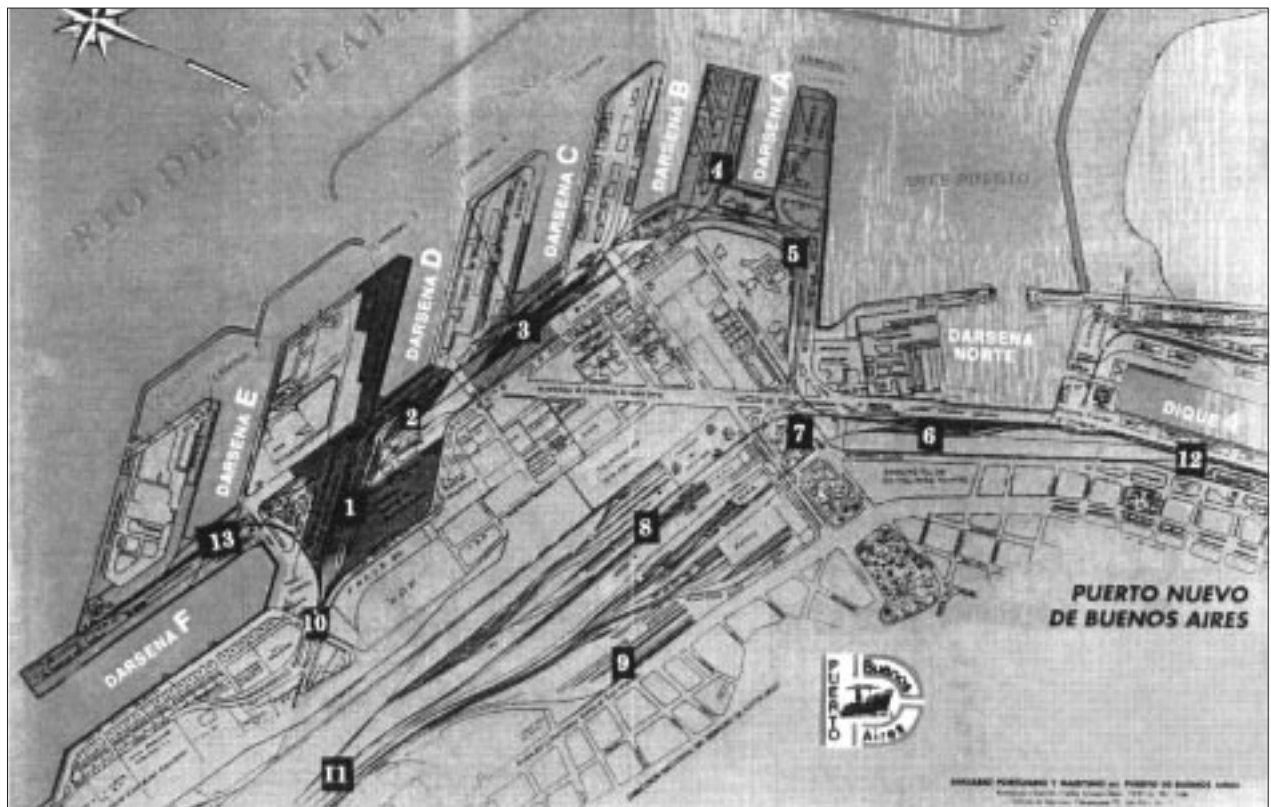
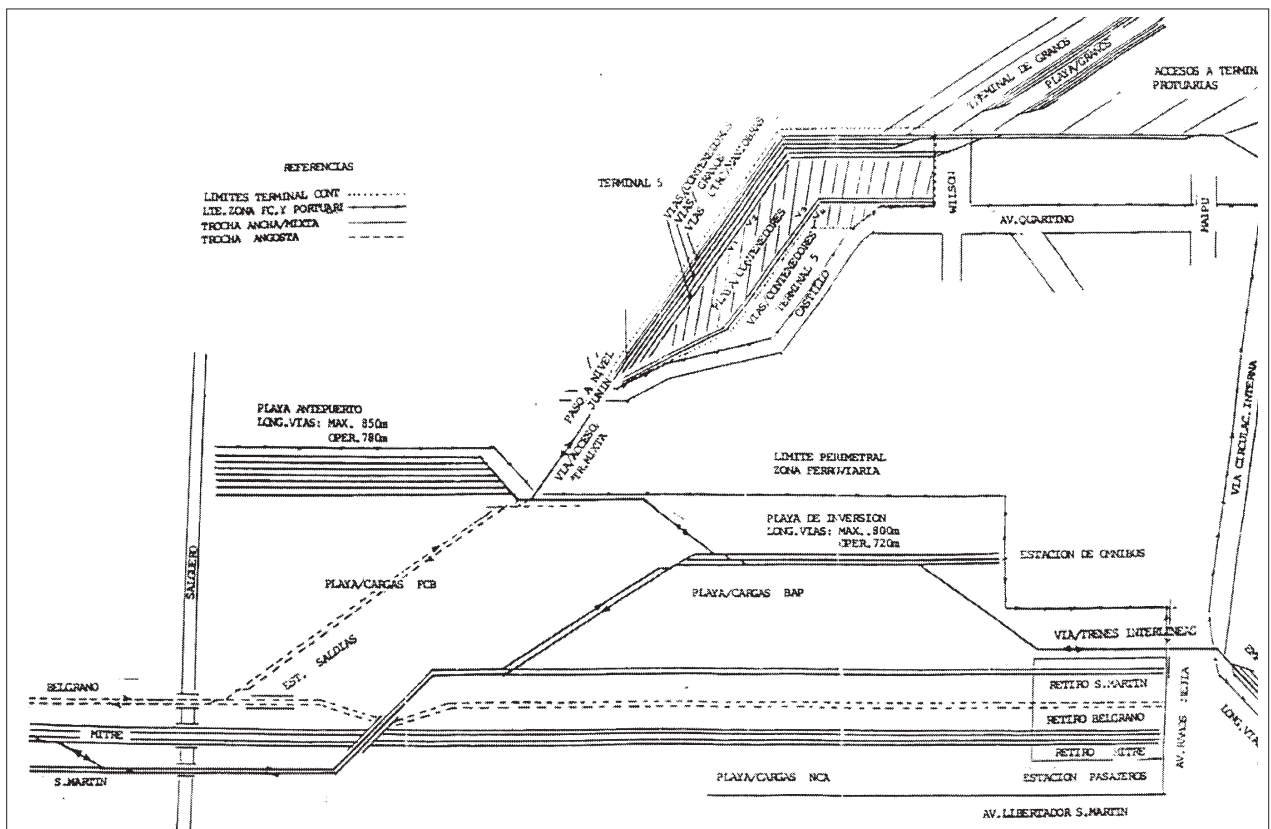
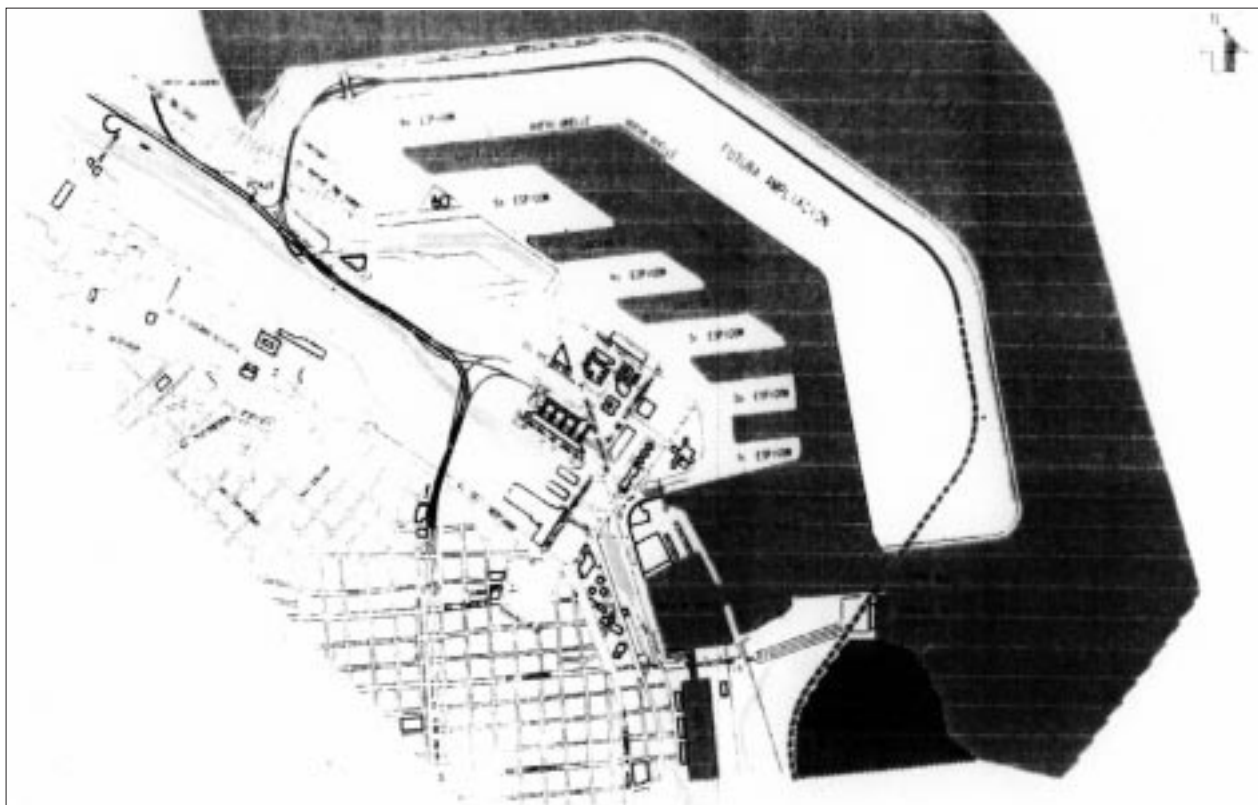


Gráfico 9





Actualmente la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables ha contratado a una consultora que está analizando el tema de accesibilidad ferroviaria al proyecto del "nuevo puerto".⁶⁷

⁶⁷ Ver capítulo H.

El primer tema a resolver es cual va a ser el rol que le corresponderá al ferrocarril en el abastecimiento/ desabastecimiento de todo el complejo portuario de la ciudad y la Región.

En el punto anterior se hizo especial énfasis en las falencias estructurales que, producto de la parcelación de Puerto Nuevo, quedaron sin resolverse en materia de accesos terrestres a instalaciones portuarias y, muy especialmente, los accesos ferroviarios. Esta es la principal causa de la escasa participación del ferrocarril en el movimiento de cargas en el puerto.

En la alternativa de su ampliación y partiendo de la premisa que la participación del modo ferroviario será mucho mayor que la actual, ya que no podría "desagotarse" el puerto si no se cumple esta condición. La participación del ferrocarril en la carga que llega a Puerto de Buenos Aires y Dock Sud sería:

	TEUS	Granos
Actual	6,7%	3,3%
Con proyecto	20%	30%

Fuente: FERROCAMARA

Los temas técnicos a resolver en materia de infraestructura ferroviaria son de tres tipos:

- la accesibilidad ferroviaria en la proximidad de las terminales (se podría ubicar un punto genérico próximo a Retiro en Empalme Maldonado) y desde allí "al puerto"
- la mejora de la accesibilidad de los trenes de carga en tramos de vías de los servicios de pasajeros, por incrementos esperables de tráfico en ambos tipos de servicios. Este tema tiene sus particularidades en función de que línea suburbana que se trate

- la mejora de la comunicación norte-sur con la menor interferencia posible del tránsito urbano próximo a la zona Retiro y terminales portuarias

Respecto al primer punto, los estudios actualmente en curso definen como un opción ventajosa para el ferrocarril, proyectar una playa ferroviaria en el relleno de la dársena F. Esta nueva playa, con característica multimodal, debería estar dotada, tanto en infraestructura como en equipamiento, de tecnología moderna para permitir operar con trenes block, trenes 'road railer' (semiremolques ruter convertidos en vagones de un tren, con una tecnología relativamente simple), etc. Es decir, tener una amplia flexibilidad.

Dicha playa, conectada con otras playas de idénticas características estratégicamente ubicadas en la Región y en el interior del país, permitiría aliviar significativamente la circulación de camiones, ya que por servicios ferroviarios podrían accederse a destinos/ orígenes con menor interferencia en la trama vial urbana.

El desarrollo de una terminal multimodal de última generación, debe estar en armonía con: a) su ampliación en etapas; b) el proyecto Retiro; c) la red vial regional, tanto primaria como secundaria; d) la operación aduanera; la circulación ferroviaria de pasajeros y carga en la Región; e) la instrumentación de otras playas multimodales 'satélites'.

En lo referente al segundo punto, será necesario incrementar el número de vías en determinados tramos de la red suburbana, a efectos de minimizar las interferencias que hoy existen entre los servicios de pasajeros y cargas, en el uso de 'rutas' u horarios que los primeros otorgan a los segundos.

Respecto al tercer punto, la actual comunicación ferroviaria dentro del recinto portuario, la comunicación ferroviaria norte-sur y las playas 1, 2 y 6 (Ver plano 2), deberían ser objeto de un particular análisis sobre su funcionalidad futura si se construyera la playa multimodal referenciada en el primer punto. Esto permitiría eventuales ampliaciones del recinto portuario, particularmente en función de la disponibilidad de las parrillas 1 y 2 y el corredor ferroviario interior actual.

Referente a la vinculación de esa nueva parrilla en la Dársena F, a través de un corredor ferroviario con la zona de Puerto Madero, habría que trasladarla fuera del recinto portuario, en zona urbana próxima a la cerca de delimitación actual. Esta medida haría superar en mucho restricciones actuales que tiene la infraestructura ferroviaria disponible (circulación inadecuada, radios de curvatura con restricciones, etc.)

5.2. Dock Sud

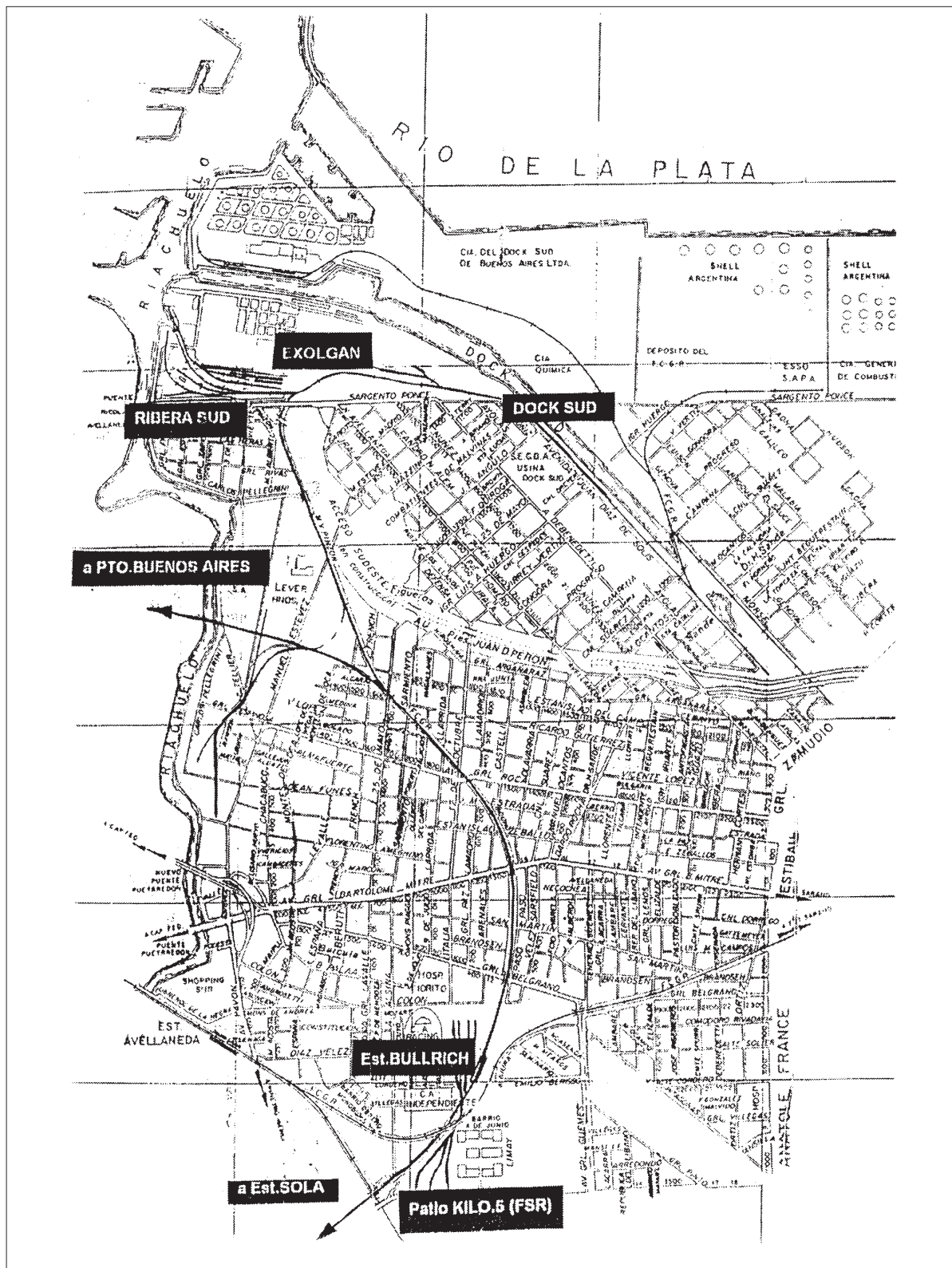
Es conocido el hecho que la unidad operativa portuaria instalada en Dock Sud (Exolgán), mueve aproximadamente un tercio de la totalidad de contenedores que ingresan/ egresan de los puertos de la Región. (Plano 4)

Sus accesos ferroviarios son ineficientes para movimientos en gran escala, pese a que como terminal portuaria tiene vocación en tal sentido.

En el plano 4 se observa que si se trata de tráficos ferroviarios provenientes del norte, los trenes deben circular desde Retiro pasando por Puerto Madero, Casa Amarilla, la Boca, cruzan el Riachuelo y posteriormente, con una maniobra compleja, pueden acceder a la proximidad de la terminal (Ribera Sur). Esta complejidad define que contenedores con destino/origen en dicha terminal, provenientes del norte y oeste del país, sea conveniente transbordar a camión, en la zona de Retiro.

Diferente es si el tráfico proviene del sur, donde a partir de la zona denominada Kilómetro 5 (Kilo 5), pueden despacharse trenes con itinerarios más directos. Cabe puntualizar que en la traza de vía existen villas que hacen dificultoso en avance del tren, tanto por razones de gálibo como de seguridad.

Por las razones apuntadas, no será simple cualquier solución tendiente a mejorar los accesos ferroviarios a dicha terminal, a excepción que el tráfico que la sirva provenga del sur casi exclusivamente, y puedan solucionarse los inconvenientes operativos antes mencionados, en el tramo Est. Bullrich/Exolgán.



5.3. La Plata

La consolidación definitiva de La Plata como puerto de la Región, aún no está dada. Esto dependerá del rol que pueda llegar a cumplir como terminal portuaria en sí, como también el desarrollo que pueda tener la zona franca que opera aledaña al puerto.

Hasta el presente La Plata no se integró como terminal portuario de la Región. Esto significa que ha tenido una función autónoma y no integrada al resto de las terminales que operan en aquella.

Los tráficos ferroviarios que arriban a dicha terminal, tienen que ver con localizaciones industriales próximas. En efecto, existen por ejemplo tráficos de carbón de destilería con dos orígenes.

El primero es desde Luján de Cuyo en Mendoza. Al arribar a la Región por Mercedes, los trenes prosiguen hasta Haedo, luego Temperley y finalmente La Plata. Es decir, marginan la Región. El segundo se origina en la destilería próxima al puerto y se lo transporta por ferrocarril hasta dicha terminal. Es decir, no tiene característica de movimiento regional. Tanto la Destilería como otras industrias próximas (Propulsora Siderúrgica), reciben tráficos ferroviarios de larga distancia (la primera trenes de naftas provenientes de Neuquén y la segunda bobinas de acero desde San Nicolás). Dichos tráficos se realizan por itinerarios ferroviarios complejos y en buena medida ineficientes.

Será necesario en el futuro próximo, como ya fuera mencionado en otro punto del presente informe, que un estudio de cargas en la Región pueda definir itinerarios (y obras complementarias) que planteen alternativas al acceso actual y a la circulación ferroviaria de cargas que acceden al gran La Plata.

Dichas soluciones beneficiarán sin duda también a la Capital Federal, dado que aliviarían el tráfico ferroviario 'pasante' con aquél destino, que hoy forzosamente debe circular por vías ubicadas dentro de la Capital.

6. Proyectos futuros de los ferrocarriles de pasajeros y su impacto sobre los servicios de cargas.

Actualmente los servicios suburbanos de pasajeros están renegociando sus contratos con el Concedente. Prácticamente todos ellos involucran modificaciones tecnológicas importantes en la prestación, particularmente en aquellas líneas que no estando hoy electrificadas, pasarían a serlo.

Dichas modificaciones fueron proyectadas solamente desde el punto de vista de tráfico ferroviario de pasajeros, sin analizarse en profundidad las implicancias (positivas y negativas) que podrían tener las mismas sobre los servicios de carga ferroviarias que acceden a la Región.

Tal anomalía debería urgentemente ser remediada, ya que de lo contrario se conformarían limitaciones de espacio físico, gálibo, criterios de explotación, etc. que no han tenido hasta el presente una debida compatibilización.

La inexistencia actual de un organismo público con ingerencia en la planificación de los servicios de transporte en la Región, es la principal causa de dicha falencia. Es de esperar que la integración del ECOTRAM⁶⁸ pueda llenar dicho vacío.

⁶⁸ Ente Coordinador del Transporte Metropolitano