EXPTE. D- 660 /21-22

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
1
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

DECLARA

Que resulta imperiosamente necesaria la intervención del Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, para que por los canales que correspondan se arbitren los medios necesarios para que el tren de cargas llegue a la localidad de Quequen, Partido de Necochea.

Firma y aclaración
Natalia Sanchez Jauregui
Diputada Provincial
Presidente Bloque Partido Fe

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
2
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

El ferrocarril y la intermodalidad son dos cuestiones necesarias para incentivar un esquema exportador en la Argentina. Por esta razón, son prioritarias mejoras en la accesibilidad terrestre en los puertos más importantes del país y en particular Quequen.

En Argentina, la calidad de los accesos terrestres a los puertos, particularmente los ferroviarios, no han tenido ningún tipo de inversiones significativas durante décadas.

Actualmente, se está pagando esa ineficiencia, la que sumada a problemas logísticos en la conexión productor-puerto de embarque, hace de un aumento de costos para la producción primaria que se trasluce en limitaciones a las zonas de producción por su lejanía de los puertos, atento el alto costo de los fletes en camiones en relación al tren.

En la eficiencia de un puerto, descontando su equipamiento y la buena accesibilidad por agua, tiene una importancia relevante las condiciones de los accesos terrestres y en forma fundamental el ferrocarril, no solamente en su entorno directo, sino también las de su área hinterland.

Atento su bajo costo del flete del ferrocarril en comparación con el camión, hace que se amplié las zonas de producción primaria, que con el costo del flete camión se encuentran sin esa posibilidad de realizar la misma.

Los puertos fluviales y marítimos argentinos califican de distinta manera, cuando se los analiza en función de la calidad de sus vías de acceso, al igual cuando se los relaciona con el área que sirven.

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
3
Pcia. BS. AS.

A continuación, se detalla la interface entre los puertos y los accesos ferroviarios.
El ferrocarril transporta hacia los puertos:

* Producción primaria y subproductos, tanto a granel (carga seca o líquida), como también en contenedores (frutas, maní, poroto, tabaco).

* Productos manufacturados (generalmente en contenedores).
Los puertos de embarque de producción primaria y subproductos, fundamentalmente, son los ubicados en la provincia de Santa Fe, y son conocidos por los UpRiver o Rosafé. Por ellos sale, aproximadamente, el 80% de esa exportación de cereales, oleaginosa y derivados de las mismas, mientras que por los puertos marítimos de Quequén y Bahía Blanca, lo hace el restante 20% de esa producción.

Por el contrario, los contenedores se exportan primordialmente por los polos portuarios ubicados en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

Cualquier mejora significativa de esos accesos carreteros, tiene que superar altos costos de implantación y además tener en cuenta limitaciones ambientales importantes que atentan contra la calidad de vida de los habitantes.

BAHÍA BLANCA Y QUEQUÉN

El puerto de Bahía Blanca cuenta con:
Cuatro terminales de granos.
* Tres terminales de químicos y petroquímicos.
* Dos terminales para carga general.
* Una terminal de contenedores.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
4
Pcia. BS. AS.

Puerto el que tiene un buen flujo de cargas transportadas por el ferrocarril, siendo este medio, muy importante al momento de decidir la afluencia de carga por lo competitivo de este transporte.

En el puerto de Quequén el record de movimiento de mercaderías se produjo en el año 2016 con 7,5 millones de toneladas exportada, habiendo el camión transportado el 99% de la carga y el restante 1% lo hizo el tren, cuyos accesos ferroviarios directos al puerto, como en su área de influencia, son muy deficientes y limitados en su distancia al puerto, la posibilidad de transportar cargas y con ello la perdida de las mismas hacia otros puertos de UpRiver.

Que se encuentran estudios de campo realizados por el Instituto de Formación y Capacitación de Estudios Ferroviarios del año 2015, por el cual se detalla el estado de las vías e inversiones a realizar en las mismas, estudio que va desde la ciudad de Olavarría a Puerto Quequén, en el que se detallan las necesidades sobre las mismas, como también en el propio puerto.-

En la actualidad, la Bolsa de Cereales de Buenos Aires se ha interesado en la función exportadora de este polo, encomendando estudios para mejorar las condiciones de accesibilidad marítima, ante la presencia de fuertes vientos que limitan el ingreso de los barcos al puerto, lo que significara baja de costos y mayor afluencia de buques, con la consiguiente necesidad de mas transporte de mercaderías hacía ese puerto

Esta proyección determina que se debe elaborar a la brevedad un plan maestro que contemple las necesidades operativas de tener servicio de transporte de carga por ferrocarril, inversiones a realizar, una oferta tal que pueda absorber esa demanda, incluyendo en dicho esquema la infraestructura del transporte ferroviario de cargas que la va a servir.

H.C. DE DIPUTADOS FOLIO 5 Pcia. BS. AS.

* La AGP espera que el ferrocarril llegue a transportar unos 300 mil Teus/año (actualmente la cifra está entre los 15 y 20 mil) hacia el puerto de Buenos Aires.
En cuanto a los accesos terrestres a las terminales portuarias de esa área, se puede puntualizar lo siguiente:

* Las vías carreteras muestran una creciente saturación de camiones, con las consiguientes molestias para las ciudades que se encuentran lindantes al puerto. La circulación de camiones que ingresan o egresan del puerto se combina con el tráfico general de la ciudad, que está experimentando una congestión creciente debido a la reactivación económica. Algunas soluciones se han visualizado, aunque falta implementación (funcionamiento de las terminales y de Aduana las 24 horas

* Los accesos ferroviarios a las terminales son ineficientes sobre el único elevador de cereales de Quequen que puede operar ferrocarril, y es nula la estructura ferroviaria sobre los otros dos elevadores.

Sin duda, que la mejora de una misma red ferroviaria de carga, podrá ser el puntapié para el transporte de pasajeros en la misma.

Los problemas a subsanar en materia de accesibilidad del tren de cargas a los puertos de la región, se pueden sintetizar en las siguientes menciones:

* La forma de resolver esta situación es mediante una fuerte inversión en infraestructura ferroviaria en la región, triplicando o cuadruplicando vías para posibilitar el crecimiento del tráfico de pasajeros y de los trenes de carga a la región

* Esto debería lograrse mediante una racionalización de la inversión, priorizando muy bien el destino de los recursos destinados a proyectos ferroviarios

H. C. DE DIPUTADOS
FOLIO
6
Pcia. BS. AS.

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

La Argentina carece de un plan estratégico ligado a los transportes terrestres y a su infraestructura, que posibilite el desarrollo armónico de economías regionales y que contribuya a un ordenamiento territorial.

La disminución de los costos del transporte de los productos de exportación, importación y de consumo interno debe constituir un objetivo básico de la política de transporte terrestre de cargas.

Para ello, es necesario promover una eficiente logística, utilizando el multimodalismo como herramienta básica y con ello la necesidad de iniciar un proceso que destaque la necesidad y los beneficios para todos los sectores de la sociedad del servicio de transporte por ferrocarril de personas y cargas.

Firma y aclaracion
Natalia Sanchez Jauregui
Diputada Provincial
Presidente Bloque Partido Fe