

EL TRANSPORTE COMO POLITICA PUBLICA PARA EL DESARROLLO

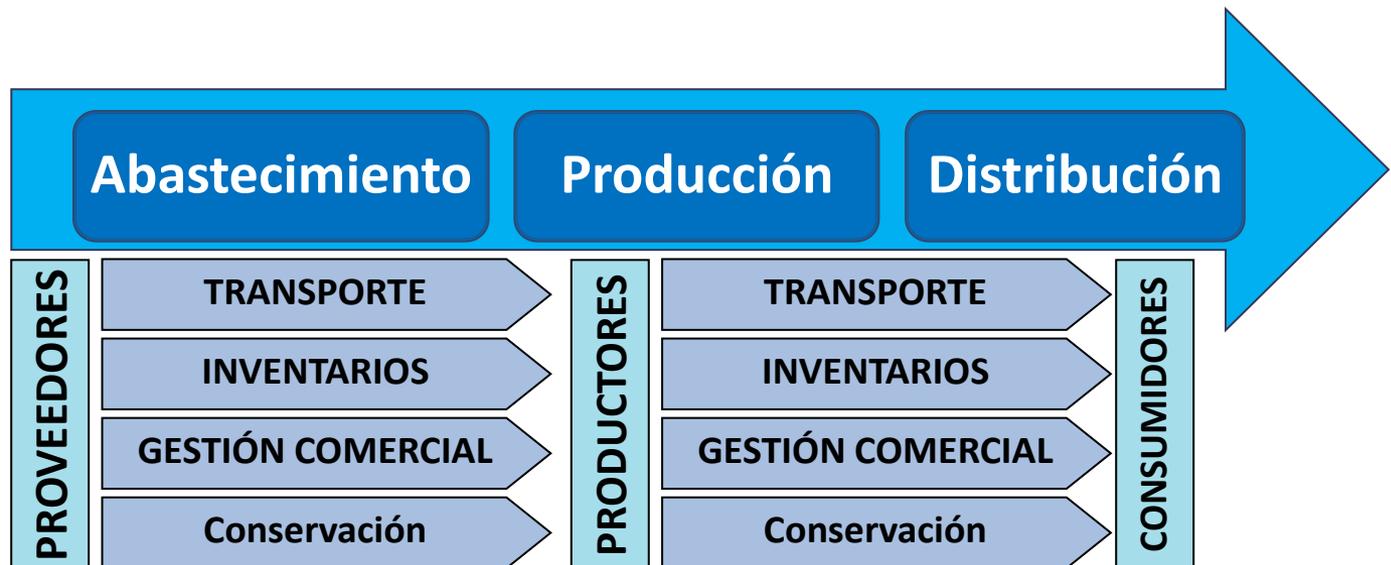


Ministerio del
Interior y Transporte
Presidencia de la Nación

HACIA UN SISTEMA DE LOGISTICA INTEGRAL

- ▶ **LA LOGÍSTICA ES UN FACTOR CLAVE EN LA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO, EL DESARROLLO PRODUCTIVO Y LA COMPETITIVIDAD**
- ▶ **POR LO CUAL ES NECESARIO IR MÁS ALLÁ DE LA PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA INSERTARSE EN EL MARCO DE LAS DECISIONES DE POLÍTICA PÚBLICA.**
- ▶ **INVOLUCRA TANTO AL ESTADO COMO AL SECTOR PRIVADO, DONDE LOS OPERADORES Y LOS DADORES DE CARGA PLANIFICAN SUS ACCIONES DE ACUERDO A LAS NECESIDADES DEL NEGOCIO.**

- ▶ La logística cumple un valor estratégico siendo un eslabón fundamental de las **CADENAS DE VALOR** (*value chain*) globales y domésticas.
- ▶ Es necesario pensar un sistema logístico que apoye el modelo productivo del país, a partir de la identificación de la **DEMANDA DE CARGA**.



Fuente: MECON (2011)

HERRAMIENTAS DE POLÍTICA PÚBLICA

SISTEMA DE PRIORIDADES

**REQUERIMIENTOS DE
INFORMACIÓN**

**OBSERVATORIO
NACIONAL DEL
TRANSPORTE**

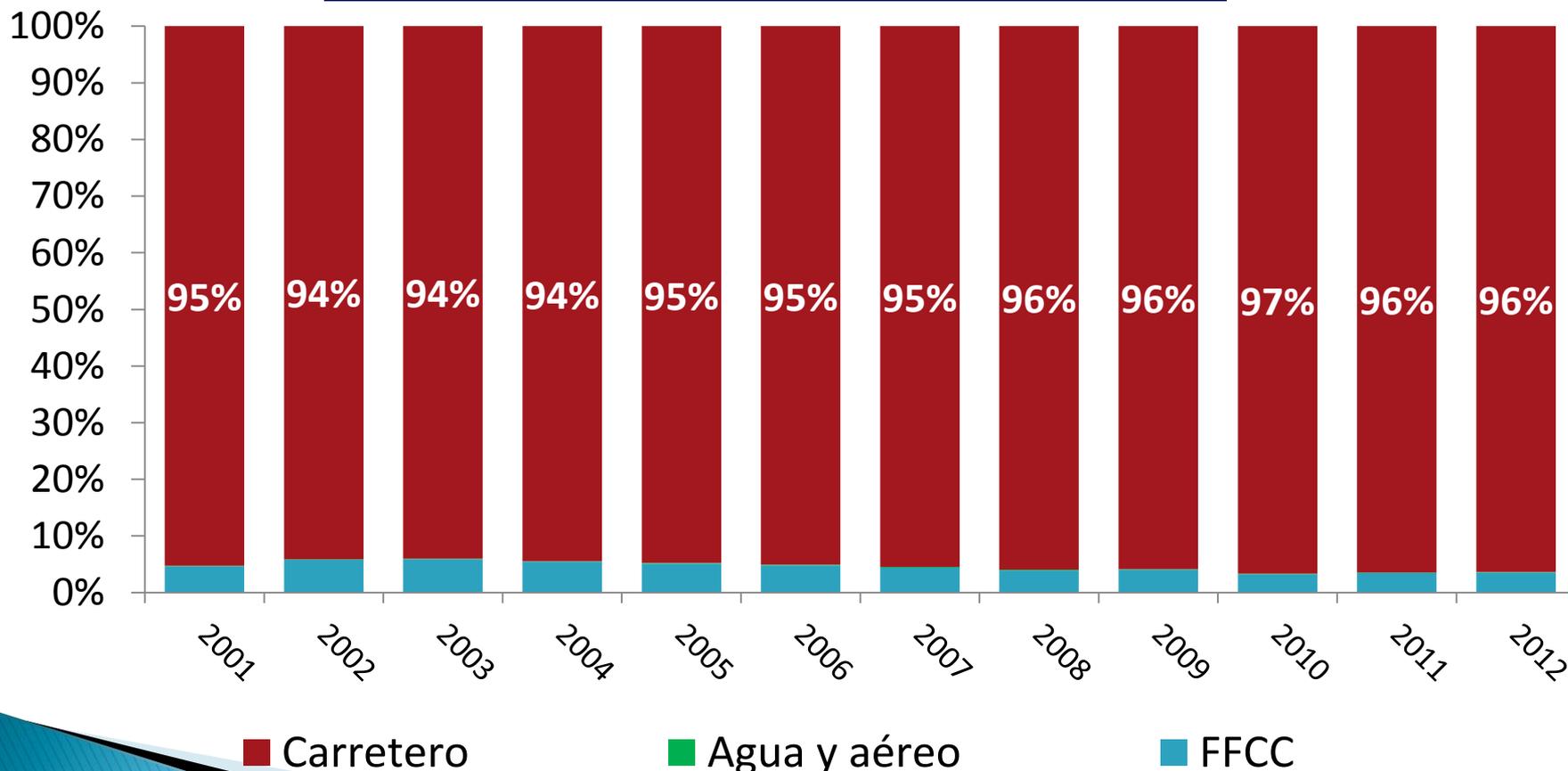
**MATRIZ DE
ORIGEN Y
DESTINO**

**DOCUMENTO
ELECTRÓNICO
DE CARGA**

**MAPA DE
DEMANDA**

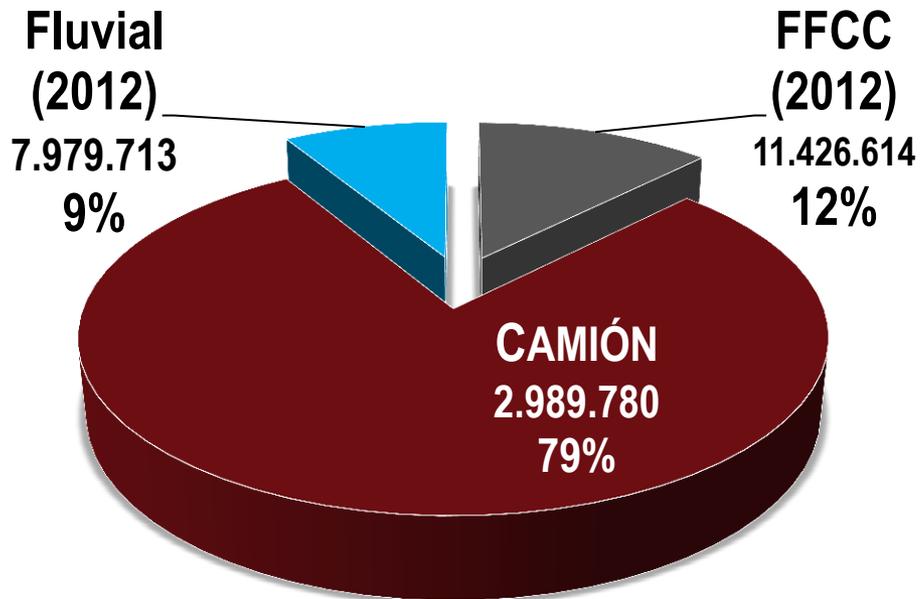
PARTICIPACION DE CADA MODO DE TRANSPORTE POR EL TOTAL TRASPORTADO

Distribución Modal de Cargas (tn-km)



Fuente: C3T, ONDAT, UTN (2013)

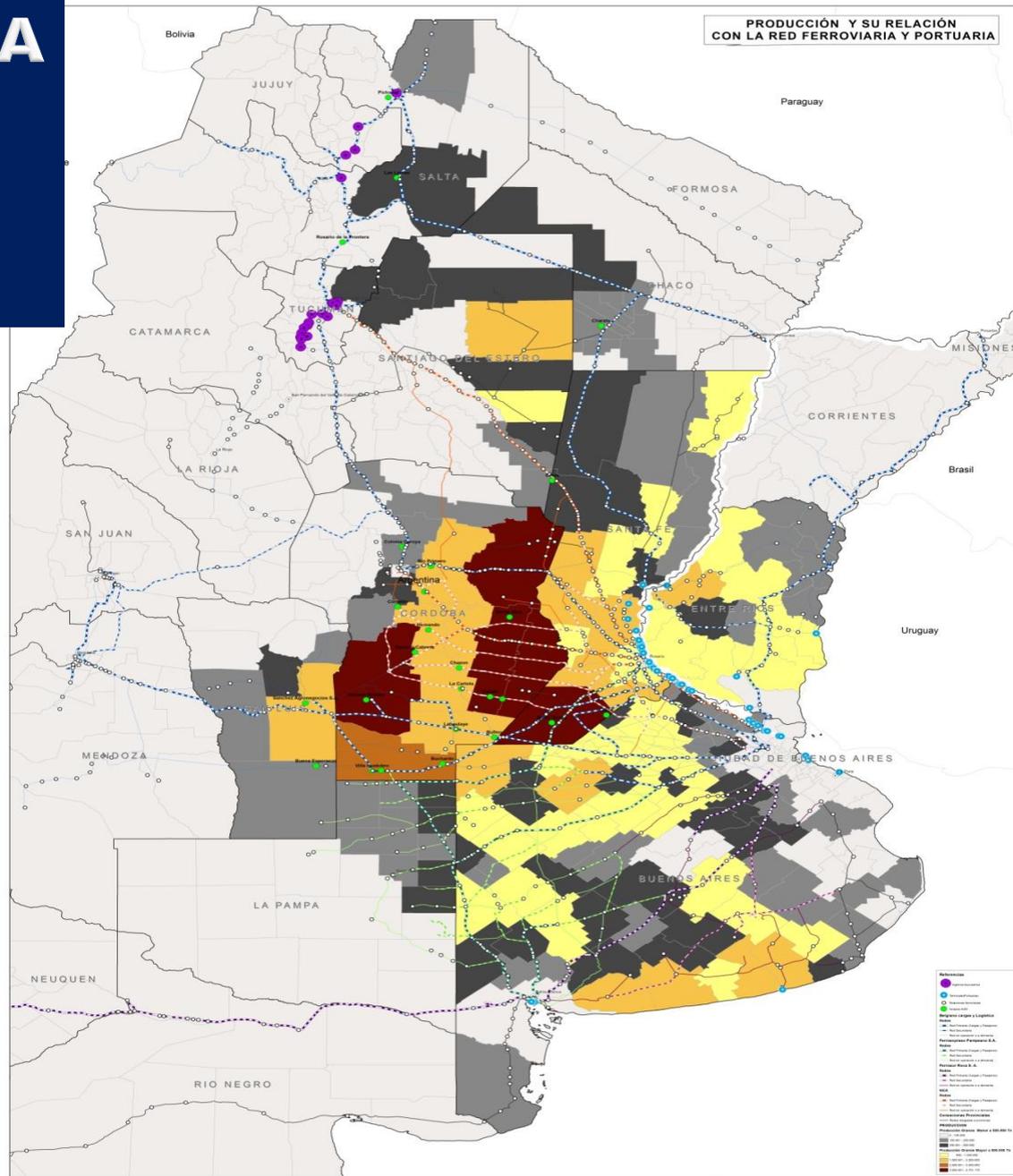
Granos y derivados 2012 - Distribución Modal (92,4 Millones de Ton producidas)



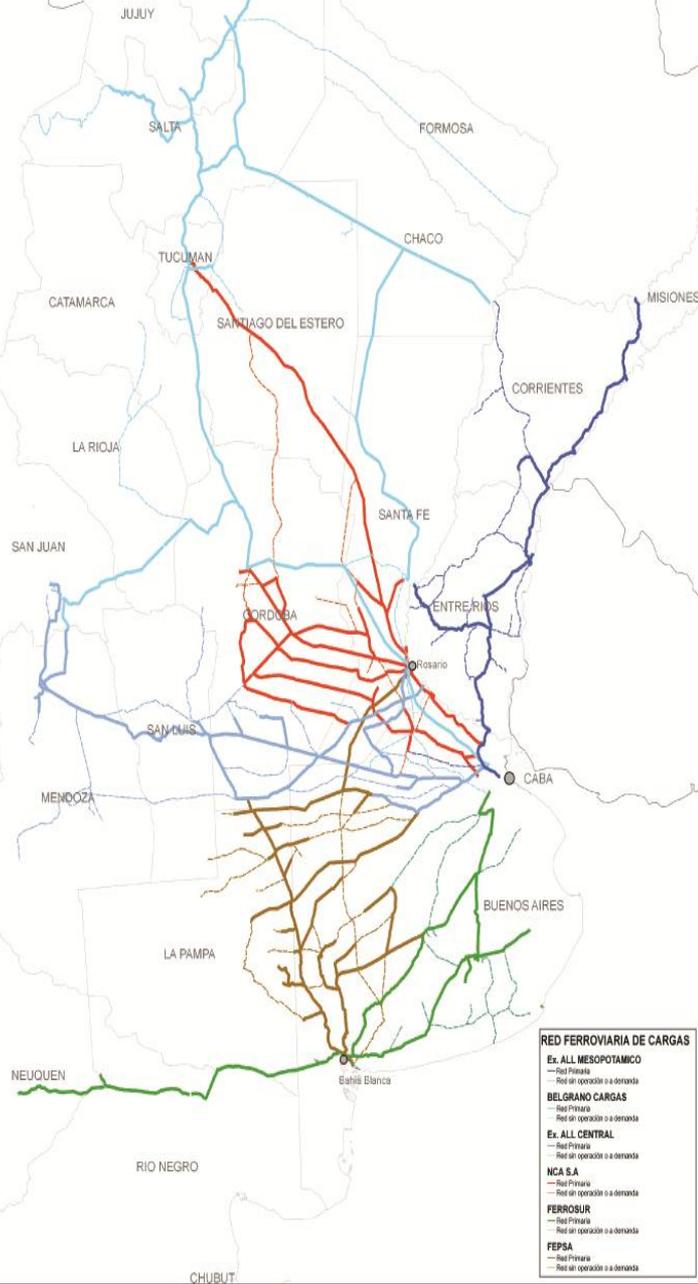
	2012	
COSECHA	92.400.000 ton.	
FFCC	11.430.000	12%
CAMIÓN	73.000.000	79%
FLUVIAL	8.000.000	9%

- La matriz modal de transporte está concentrada en el automotor, lo cual implica pérdida de competitividad y mayor consumo de energía
- Los granos se presentan, por su volumen y tipo de carga, como un producto que encuentra grandes ventajas en el ferrocarril.
- En la actualidad, de la carga transportada por FFCC, los granos y sus derivados representan más del 50%.
- En 2013, la participación del FF.CC. fue del 10,5% con una producción de 105 millones de toneladas.

MAPA DE DEMANDA DE CARGA y RED FERROVIARIA DE CARGA

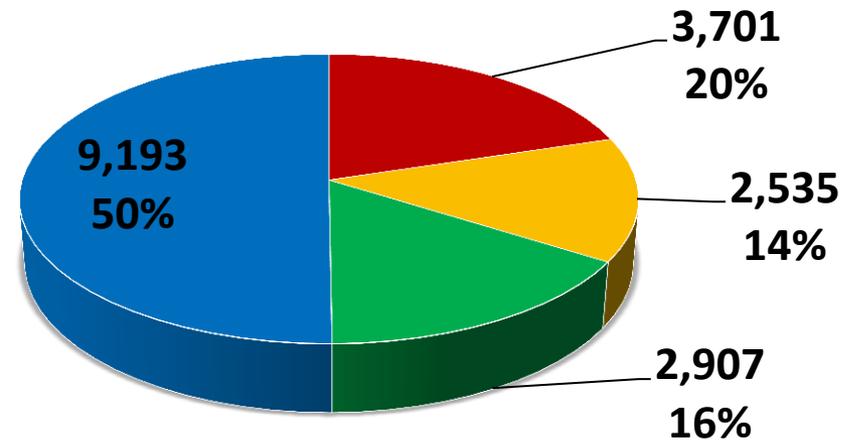


RED FERROVIARIA NACIONAL DE CARGAS



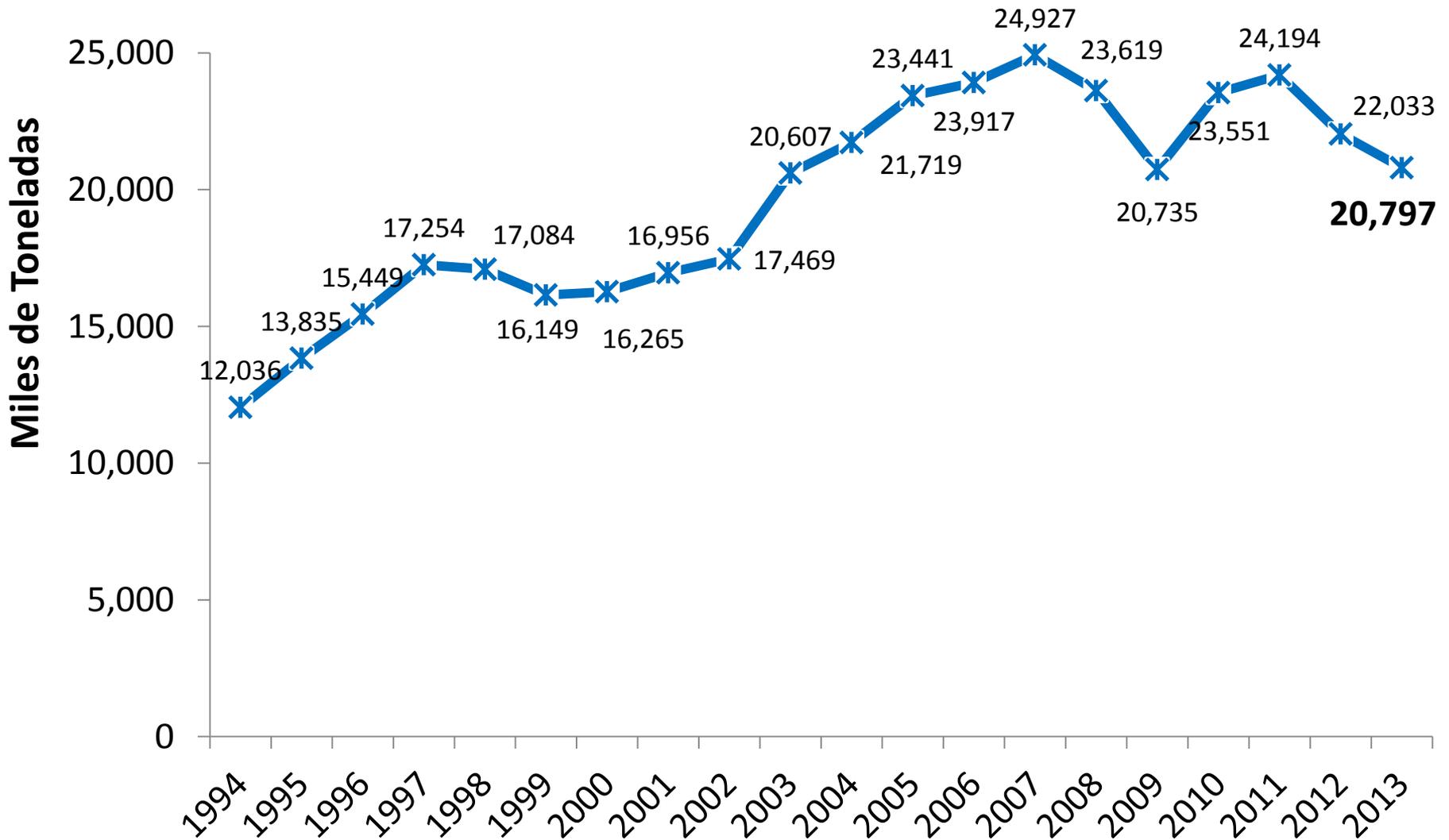
	NCA	FEPSA	FERRO-SUR	BELGRANO CyL
Red Concesión	4.750	5.094	3.377	15.305
Red Operativa	78%	50%	86%	60%
Cantidad Personal (2012)	1.410	1.082	1.046	3.739
Locomotoras	114	54	65	360
Vagones	5.673	1.907	4.634	13.400
TOTAL RED OPERATIVA: 18.336 km				

Red operativa por concesionario (km)

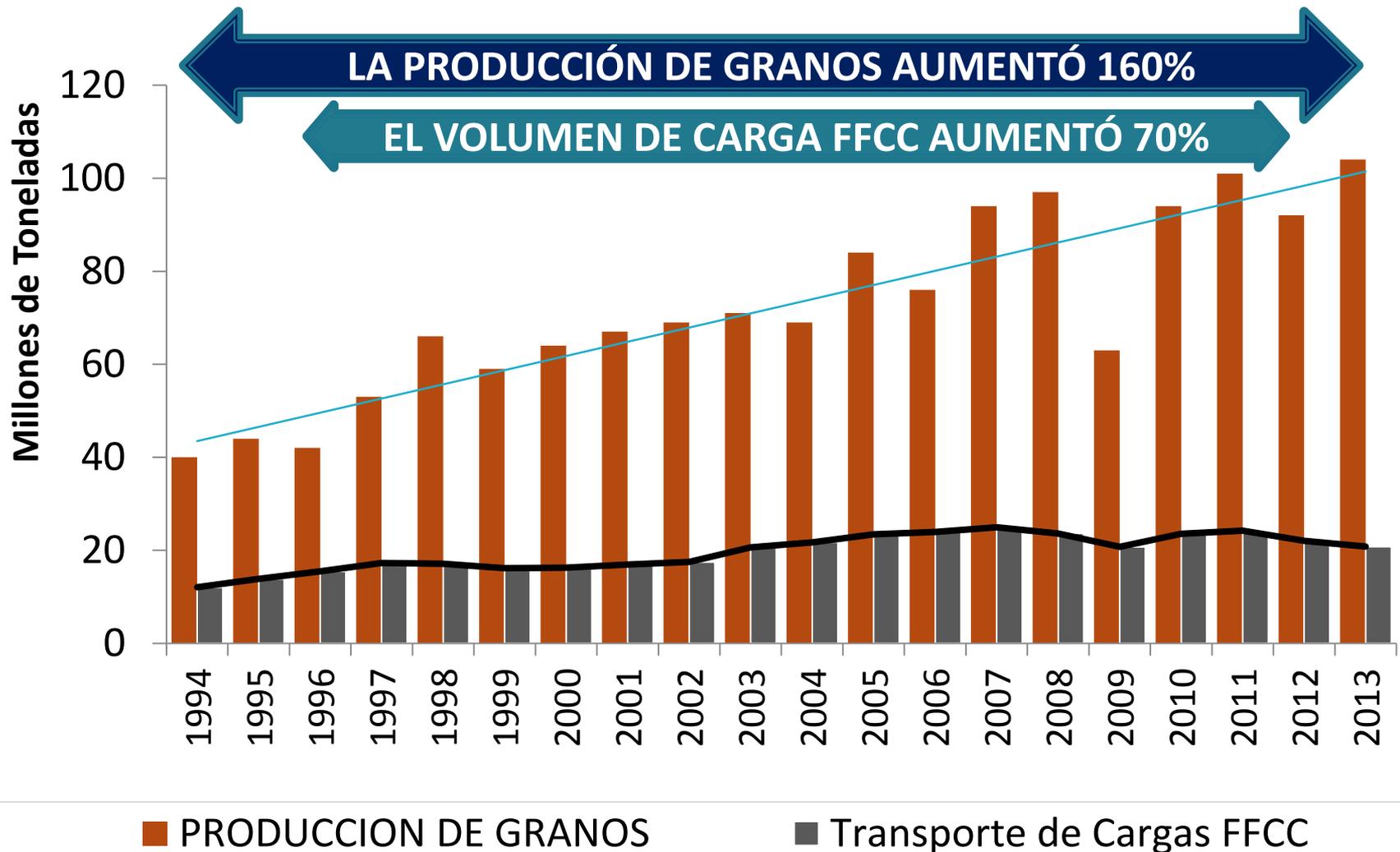


■ NCA ■ FEPSA ■ FERROSUR ■ Belgrano CyL

TONELADAS TRANSPORTADAS FFCC CARGAS (1994-2013)



CRECIMIENTO PRODUCCIÓN DE GRANOS vs. CRECIMIENTO DE FFCC de CARGA (1994-2013)



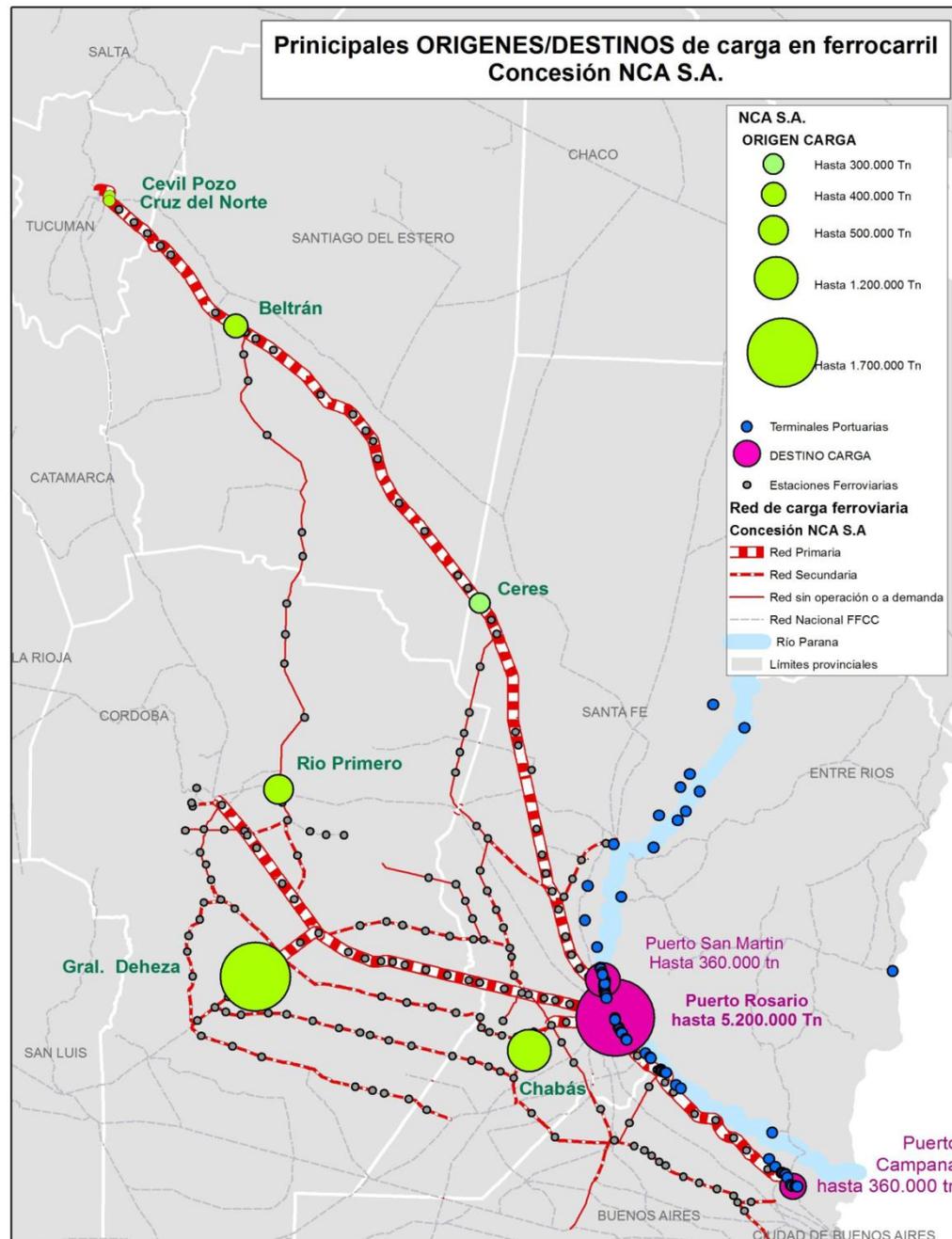
PRINCIPALES TERMINALES DE DESTINO NCA S.A.

➤ Los principales orígenes de la carga de NCA son las regiones de **Córdoba, Tucumán y Santa Fe.**

➤ El principal destino de la carga de NCA son las terminales de **Rosario, San Lorenzo y Puerto San Martín.**

➤ A esa región arriba más del **70%** de las toneladas transportadas.

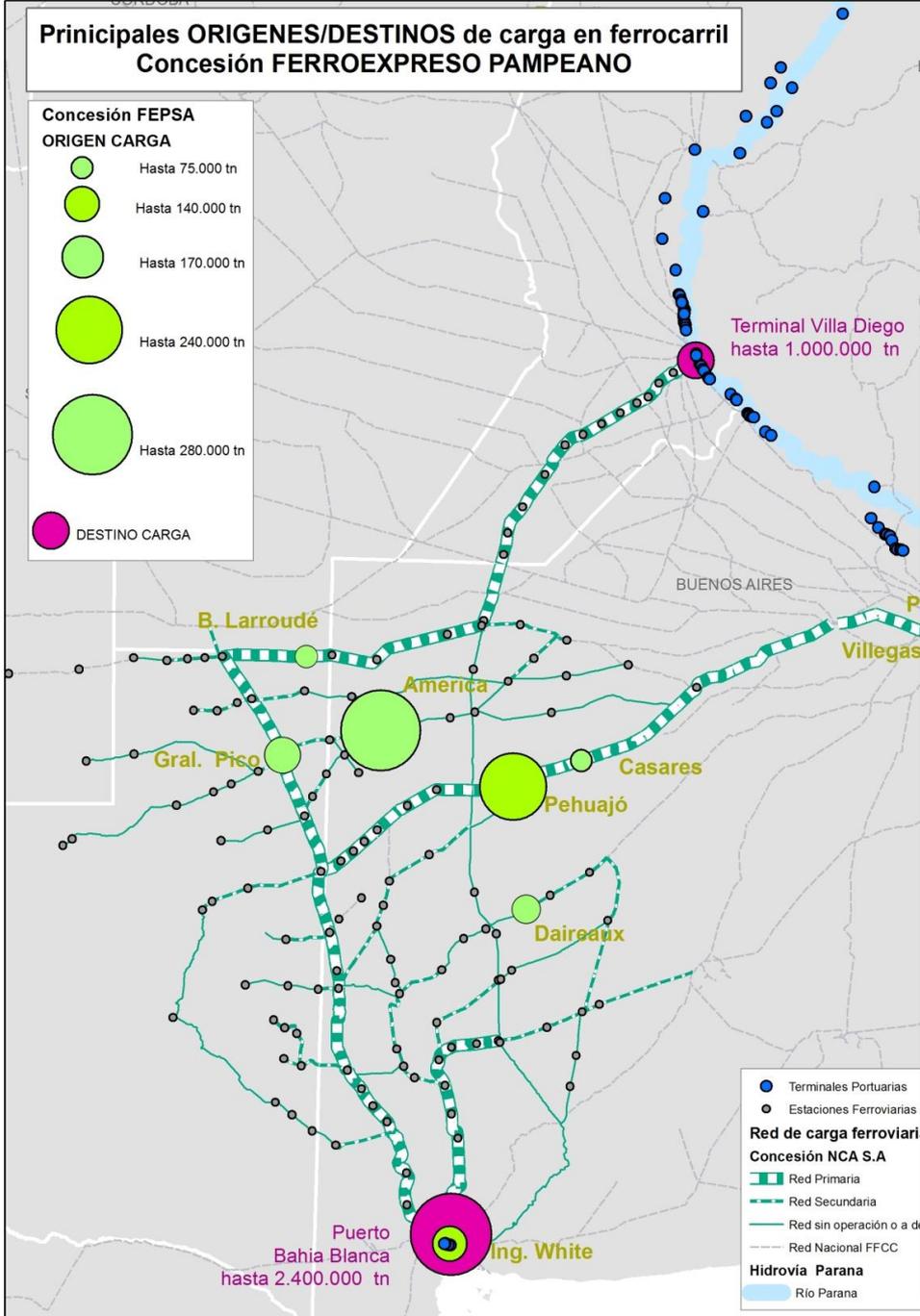
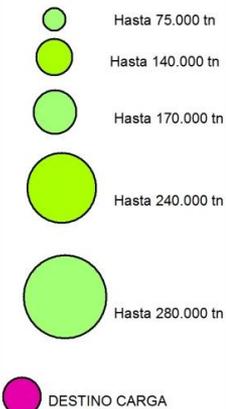
➤ Respecto de los granos y subproductos, Rosario es el destino de más del 98% de la carga.



Principales ORIGENES/DESTINOS de carga en ferrocarril Concesión FERROEXPRESO PAMPEANO

Concesión FEPSA

ORIGEN CARGA



PRINCIPALES TERMINALES DE DESTINO FEPSA

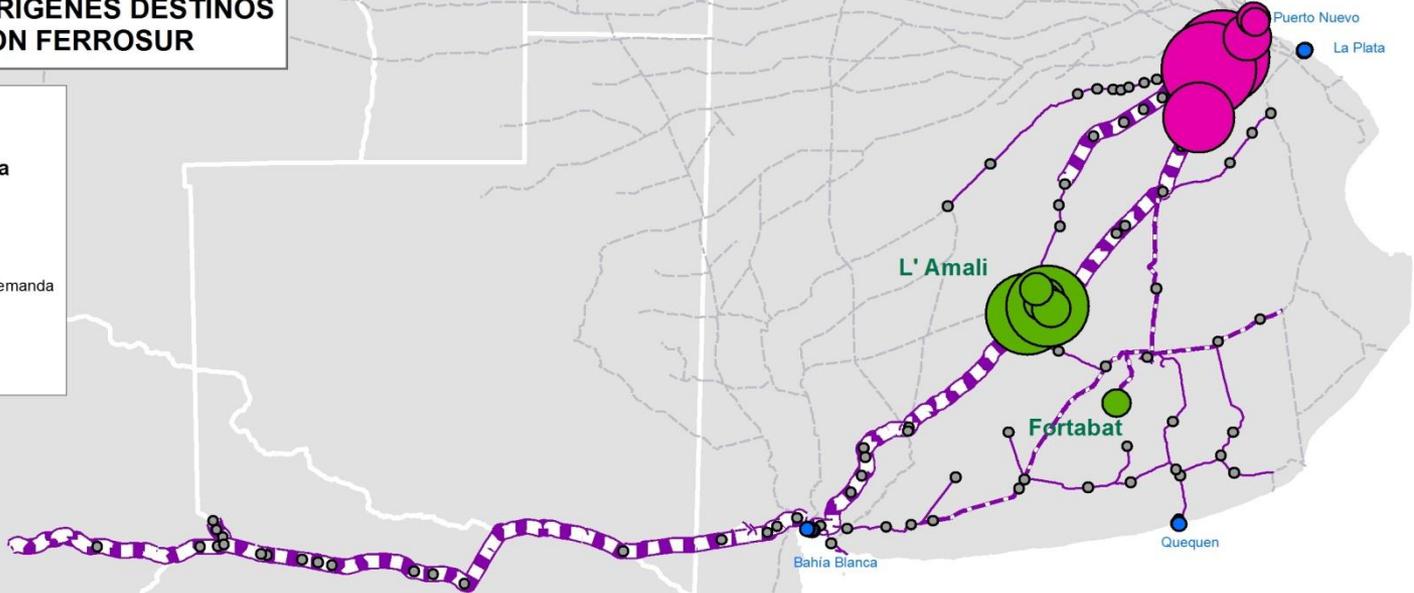
➤ **FEPSA** posee una red concesionada de **5094 Km**, el **18%** de la red de carga ferroviaria del país, recorriendo las provincias de Buenos Aires, La Pampa y Santa Fe.

➤ El **principal destino** de la carga de **FEPSA** es la zona de **Bahía Blanca** a donde arriba cerca del **65%** de las toneladas transportadas seguida de **Rosario** con el **28%**.

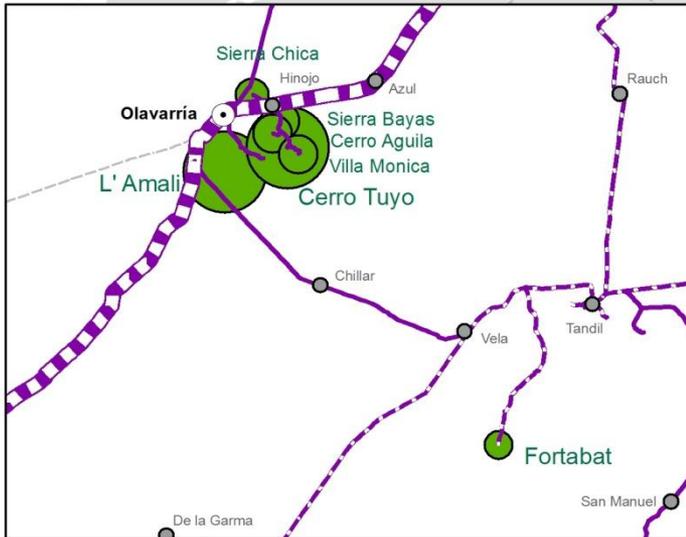
➤ **FEPSA** transporta principalmente granos, en particular **Soja** (en 2013, **1.508.846 toneladas, 42%**), **Maíz** (**1.152.722 toneladas, 32%**) y sus subproductos.

PRINCIPALES ORIGENES DESTINOS CONCESION FERROSUR

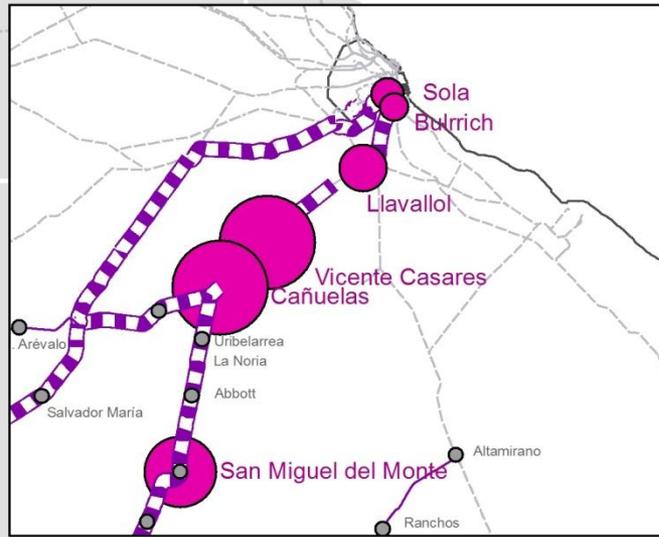
- Terminales Portuarias
 - Estaciones Ferroviarias
- Red de carga ferroviaria**
Concesión NCA S.A
- ▨ Red Primaria
 - ▨ Red Secundaria
 - Red sin operación o a demanda
 - Red Nacional FFCC
- Hidrovia Parana**
Río Parana



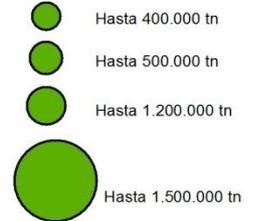
Principales Destinos



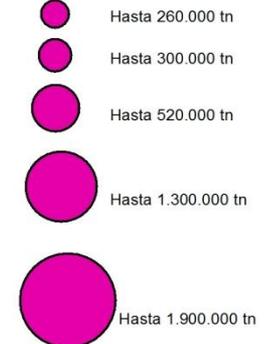
Principales Destinos



FERROSUR ORIGEN CARGA



DESTINO CARGA



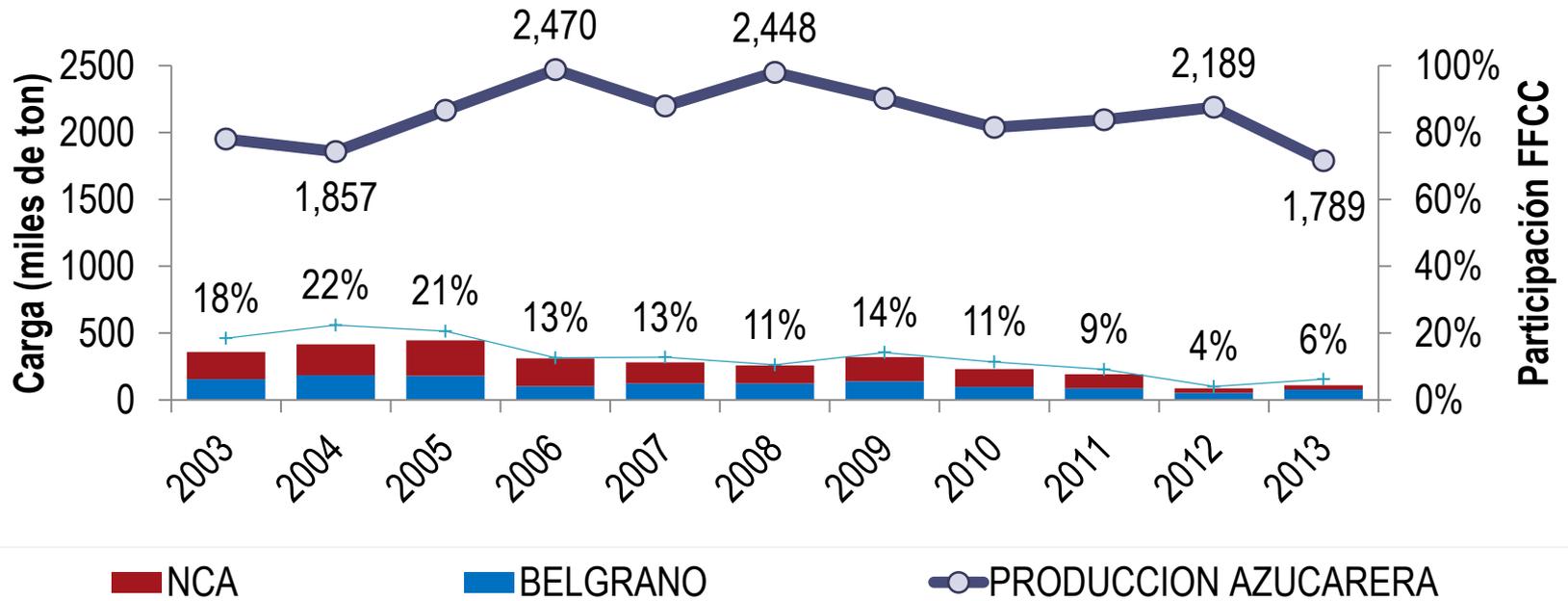
Ahorro de Combustible

	Camión	Tren
Carga	30 ton/camión	1.500 ton/tren
Consumo promedio por km	0,4 lts/km	5 lts/km
Consumo por ton*km	0,0133 lts/ton km	0,0033 lts/ton km

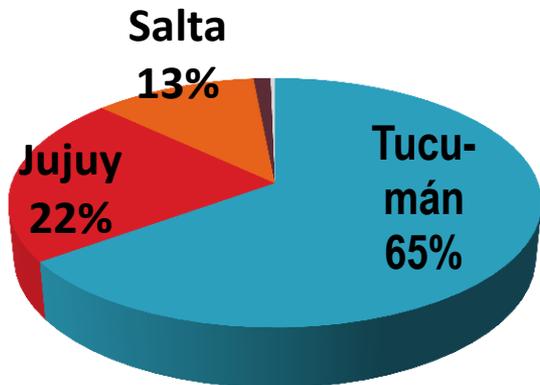
TRANSPORTAR 1.000.000 DE TONELADAS, 600 KM

**POR CADA 1.000.000 DE
TONELADAS TRANSPORTADAS
SE AHORRAN 8.000.000 DE
LITROS DE COMBUSTIBLE**

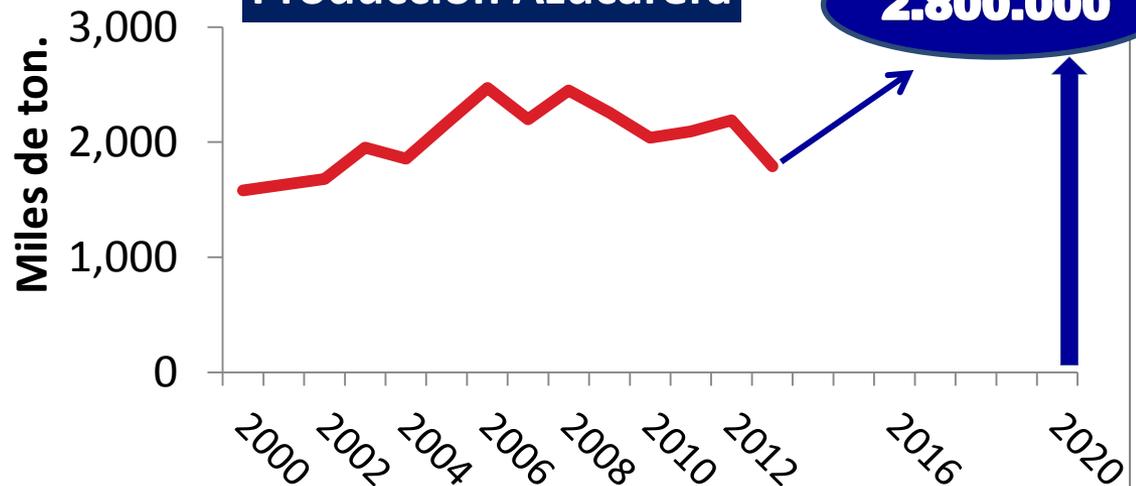
Producción de Azúcar y Participación del FFCC



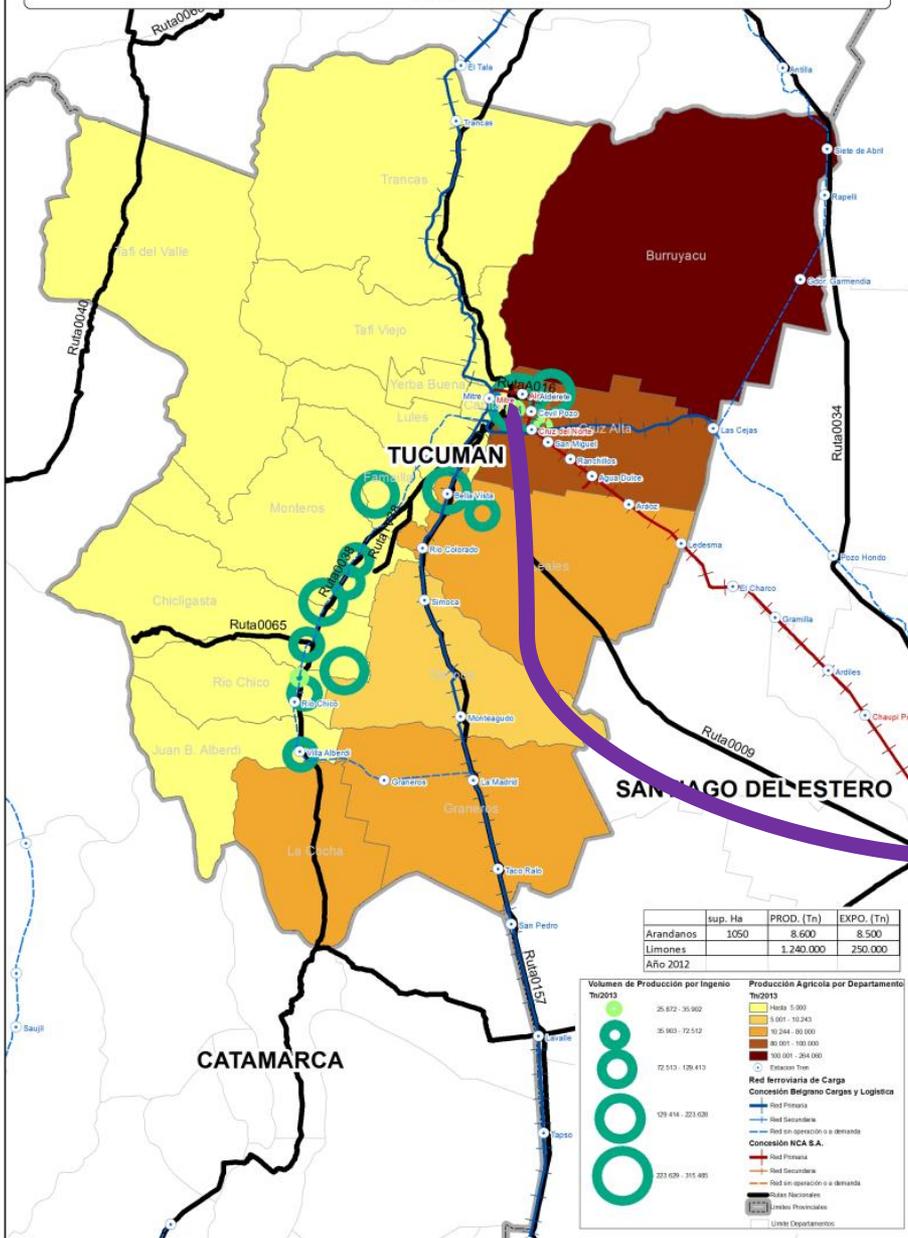
Producción de Azúcar por Provincia



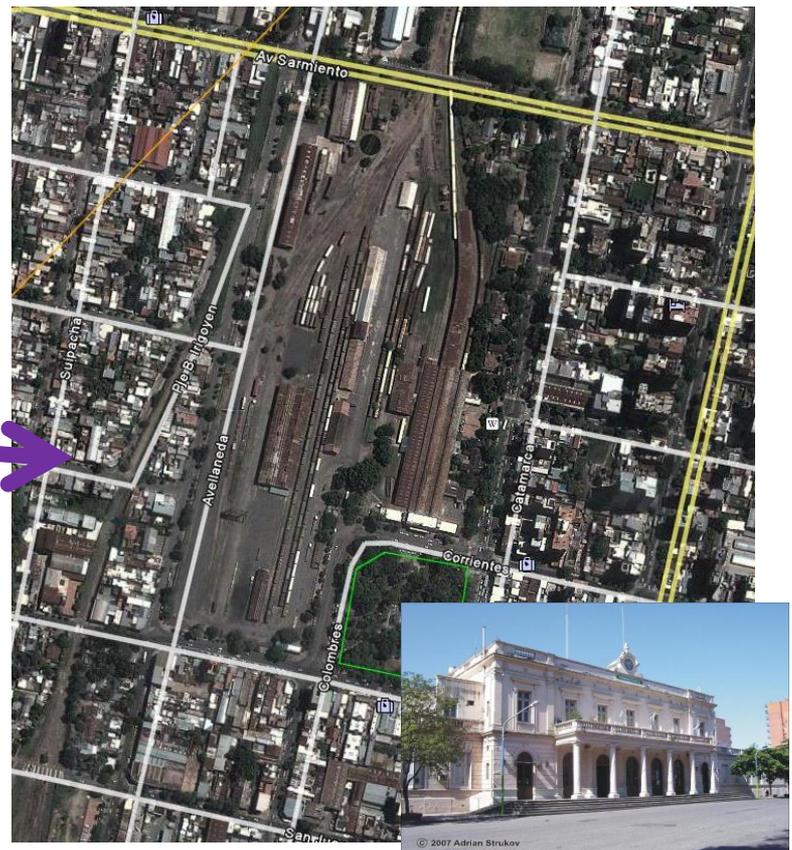
Producción Azucarera



DEMANDA DE CARGA SEGUN PRODUCCION AGROINDUSTRIAL E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TUCUMAN



- EL PRINCIPAL PROBLEMA ES LA INFRAESTRUCTURA.
- LA TRANSFERENCIA DE CARGA SE REALIZA EN LA ESTACION MITRE (NCA) DEL AÑO 1891
- ACTUALMENTE EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE S.M. DE TUCUMÁN



CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MULTIMODAL EN CEVIL POZO

- ✓ Constituye una plataforma logística en las afueras de S.M. de Tucumán.
- ✓ Facilitará la operatoria logística del transporte de cargas automotor y ferroviario.
- ✓ Facilita la conectividad de la región del NOA con el resto del país y el transporte internacional

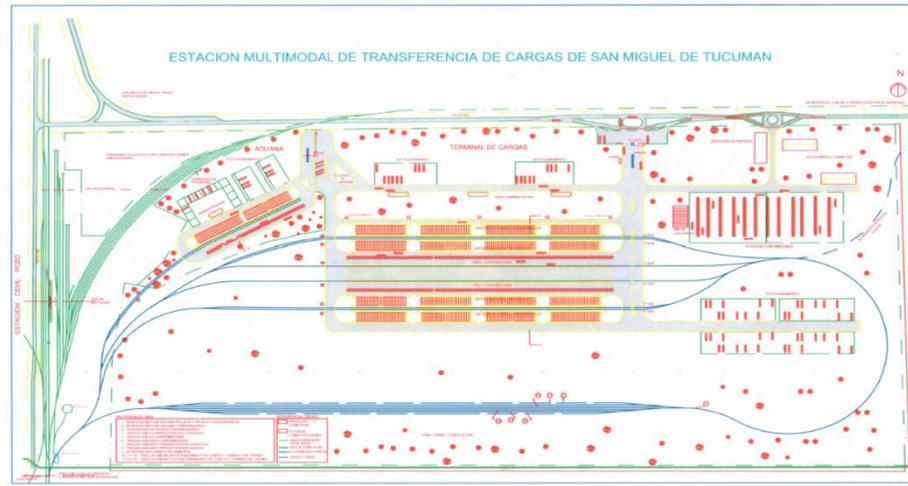
PROYECTO CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MULTIMODAL TUCUMAN



ESTACION CEVIL POZO



REFERENCIAS	
● Ingenio azucarero	Red ferroviaria de Carga
● Estación Cevil Pozo	Concesión Belgrano Cargas y Logística
○ Estación Ferroviaria	Red Primaria
	Red Secundaria
	Concesión NCA S.A.
	Red Primaria
	Red Secundaria
	Red sin operación o a demanda



➤ CONCLUSIONES

- DAR SOLUCIONES LOGISTICAS A PARTIR DE LA DEMANDA DE CARGA
- PLAN DE MEJORAS SELECTIVAS
 - OPERATIVIDAD EN TRANSFERENCIA DE CARGA Y EN TERMINALES PORTUARIAS
- ROL DEL ESTADO COMO ARTICULADOR ENTRE LOS DIFERENTES ACTORES.
- MAYOR PARTICIPACION DE ACTORES LOGISTICOS

Muchas gracias