

IMPORTANCIA Y CONVENIENCIAS DEL TREN COMO TRANSPORTE

Un tren equivale a la carga de entre treinta y hasta 50 camiones



Comparaciones

- Un camión puede transportar hasta 30 tn.
- Un tren puede llevar hasta 800 tn.
- El costo del flete en tren es en promedio un 60 % menor al costo del mismo volumen de carga en camión.
- Está absolutamente comprobado que en un país con grandes distancias como el nuestro sus economías regionales serán siempre inviables sin transportes económicos como son trenes y puertos, **ningún modelo productivo será viable sin tren a más de 400 km. de un puerto.**

EN CIFRAS:

COSTOS DEL TRANSPORTE (U\$S por tn/km)

CARRETERO	0,1074
FERROVIARIO	0,0567
HIDROVIARIO	0,0161

FUENTE: (Estudio Alemania 1995)

Según este estudio:

El ferrocarril es 2 veces más eficiente que el camión y el transporte por agua es 6 veces más eficiente que el camión.

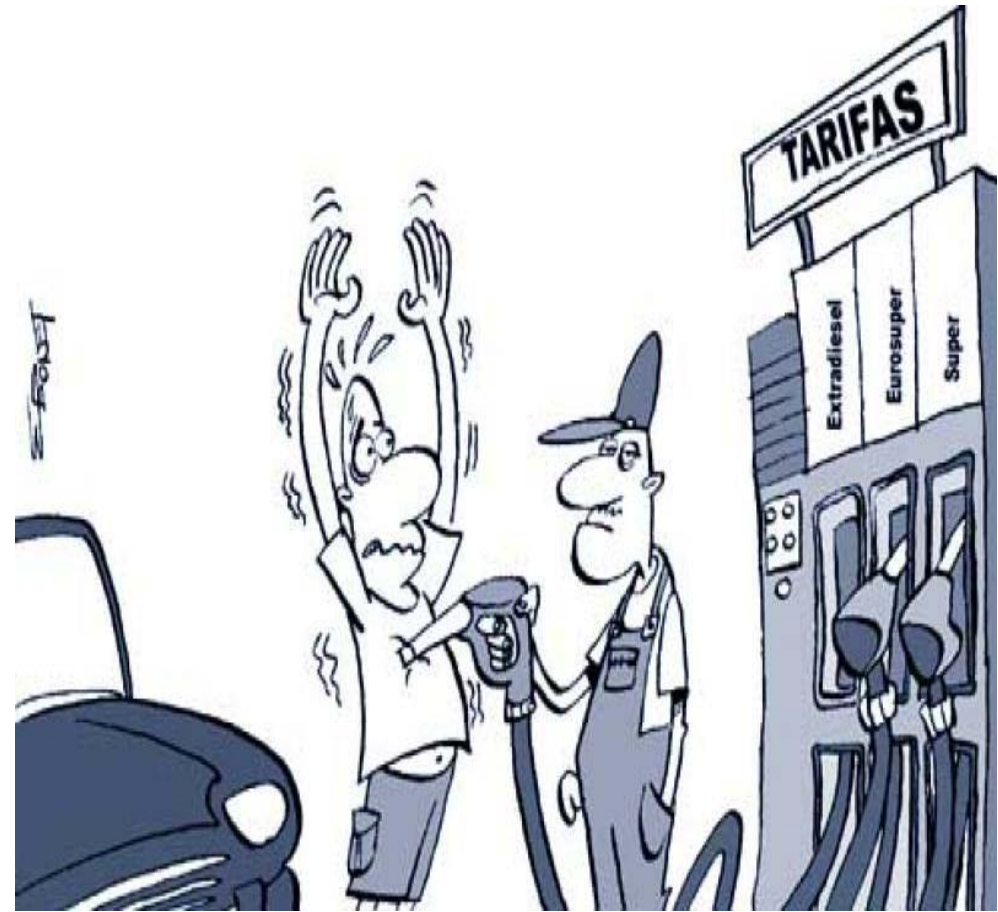
AHORRO DE ENERGÍA, ACCIDENTES Y CONTAMINACIÓN.

-Un tren consume un 25 % del combustible que utilizaría el transporte en camiones. En caso de tratarse de locomotoras diésel.

Por lo tanto contamina muchísimo menos que los camiones.

Alivia la carga de tránsito de nuestro viejo y colapsado sistema vial(rutas).
Con ahorro en mantenimiento.

Bajará la tasa de accidentes de tránsito o sea menos muertes.



NOA- NEA: Incidencia del flete.



Siguiendo tendencia característica en todos los indicadores:

Costo logístico en nación promedio 8 %
Costo logístico en el norte promedio 10- 12 %
(Costos en el norte son 30 a 40 % mayores)

Pero esto en valores promedio

Hay situaciones extremas: ej. caso maiz (Salta),
En la ultima campaña, de cada 3 camiones al puerto Rosario; uno servía para pagar el viaje de los otros dos!!!

Llevar un container desde las Lomitas a puerto de Bs. As. Es el mismo costo que llevarlo desde allí a Shanghai !!!

UN POCO DE HISTORIA

*En 1905 los ingleses comienzan la construcción del ramal C25, en 1908 llega a Pirané y en 1930 completa con Embarcación, Salta.

*en 1949 se estatizan los ferrocarriles y se crea el Belgrano cargas en cuyo trazado original debía cerrarse el anillo entre Formosa y Resistencia .

*Por una hipótesis de conflicto con Paraguay, el anillo no se cerró nunca.

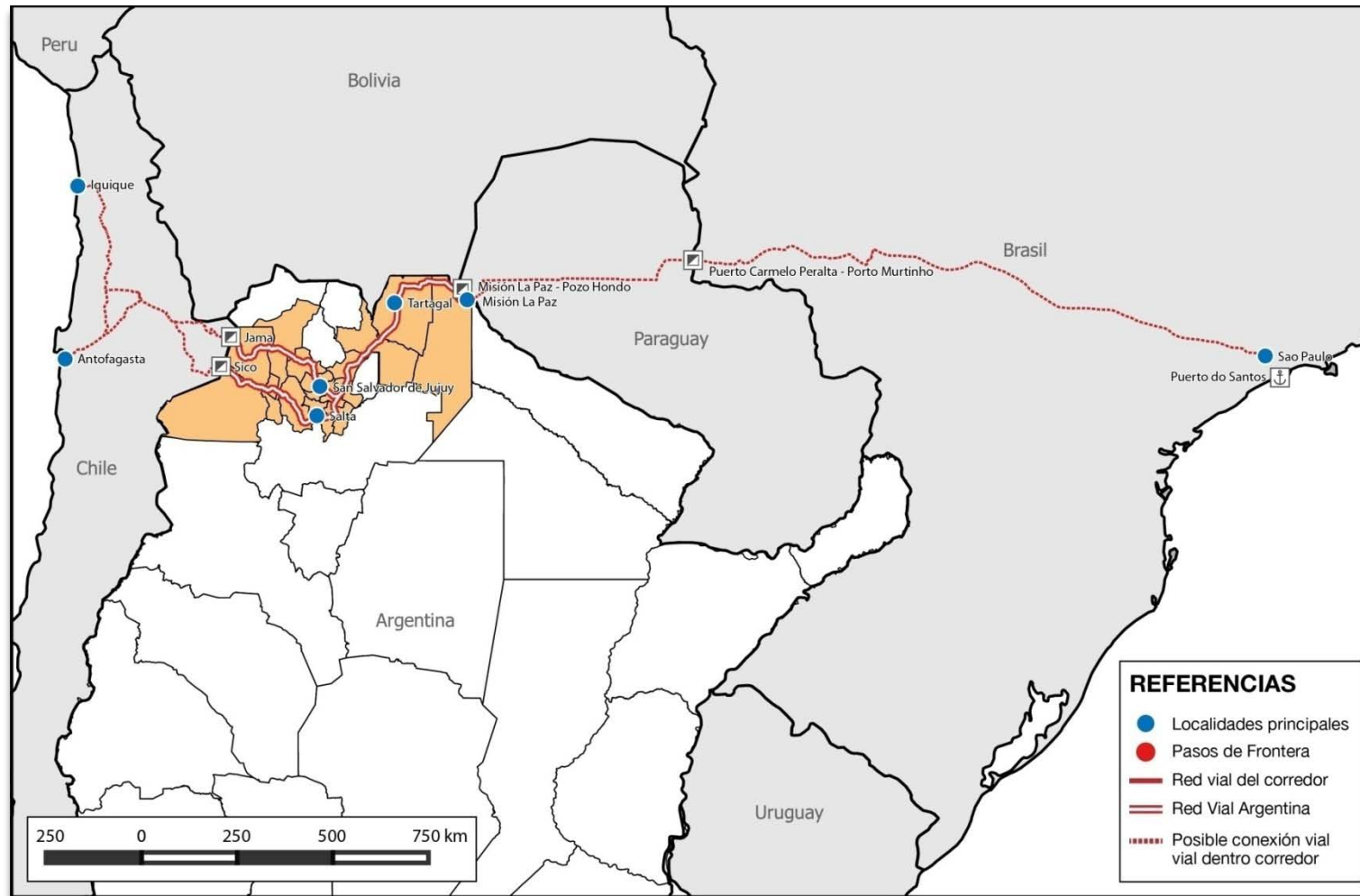
Que significó para Formosa.



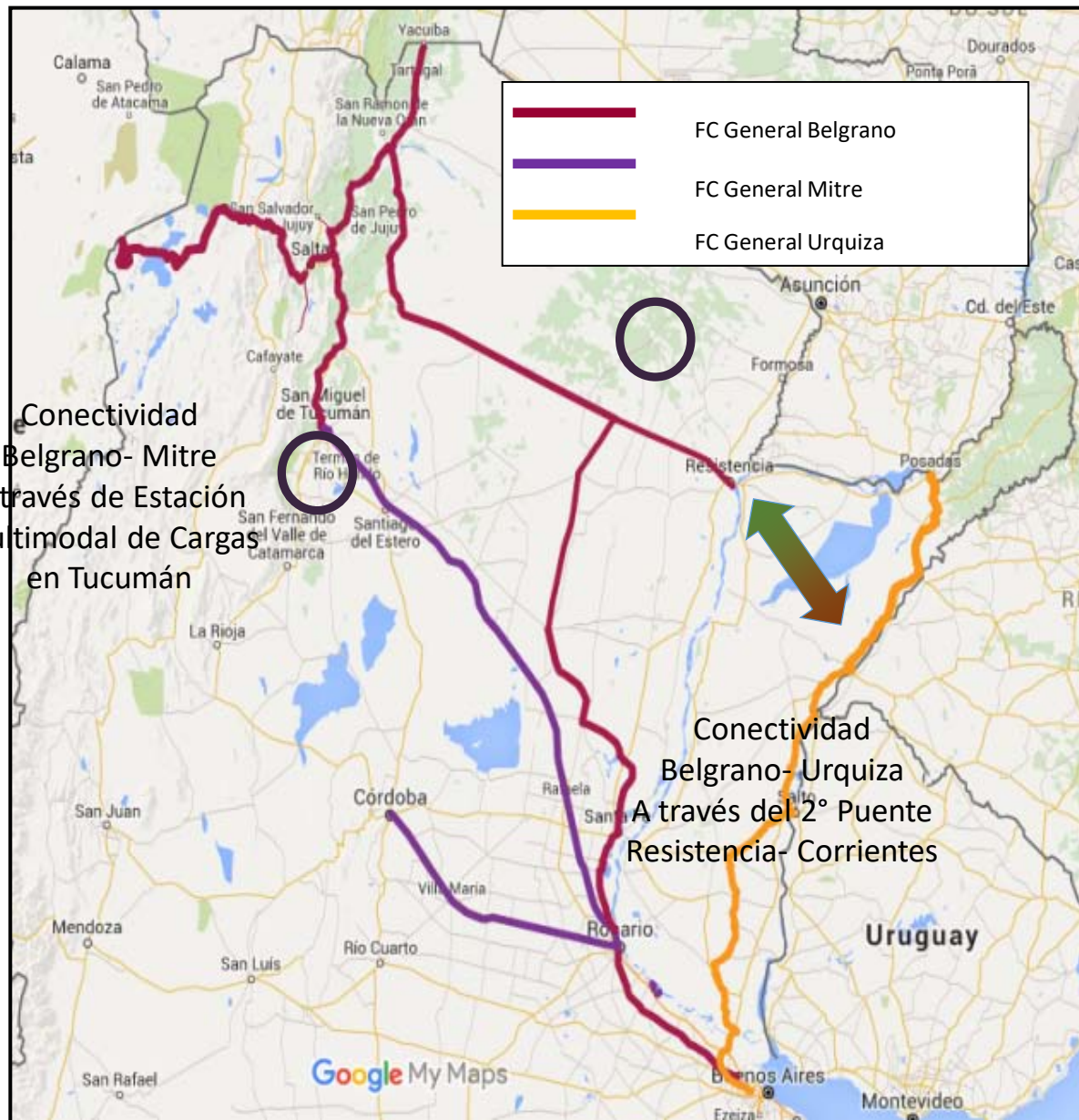
Ramal que cierra ramal que para.

- En abril del 2002 ultimo viaje del tren petrolero.
- Fue privatizado y un porcentaje importante de sus acciones se les otorgó al sindicato de “CAMIONEROS”(¿...?).
- En el 2009 en la gestión de Randazzo, hubo un intento de reactivación del Ramal que con un presupuesto de 931 millones de pesos y 263 km. desde Formosa hasta Pozo del Tigre cuyo primer tramo de 30 km. hasta Boedo quedó a cargo de la empresa Zoni/BTU.
- Cuando asumimos el gobierno en diciembre del 2015 esta fue la situación con que nos encontramos.

Situación actual- Corredor Vial-bioceánico norte...Formosa no participa



Corredor bioceánico ferroviario. Fsa. no está incorporada



Recuperación Belgrano cargas

- Crédito de China por 2400 millones de U\$\$. no incluye R. C25.
- Hasta Tucumán, la Rioja y Santiago del Estero, se verían beneficiados y estarían más integrados a la hidrovía, que nosotros con unos 500 km de costa sobre el río Paraguay. Paradójico.
- Un saludo aparte para el amigo Capitanich que se llevó todo el crédito al Chaco

Formosa es hoy un rarísimo caso pues sería la única Provincia de las 10 que componen el Plan Belgrano que “NO” TENDRÍA NI UN SOLO METRO DE RIELES (UNICA PROVINCIA SIN TREN) brutalmente discriminada de la recuperación del Belgrano cargas).

La propuesta de inversión público/privada

La obra contempla la reconstrucción del ramal férreo desde Embarcación hasta Formosa y un puerto de aguas profundas en Colonia Aquino.

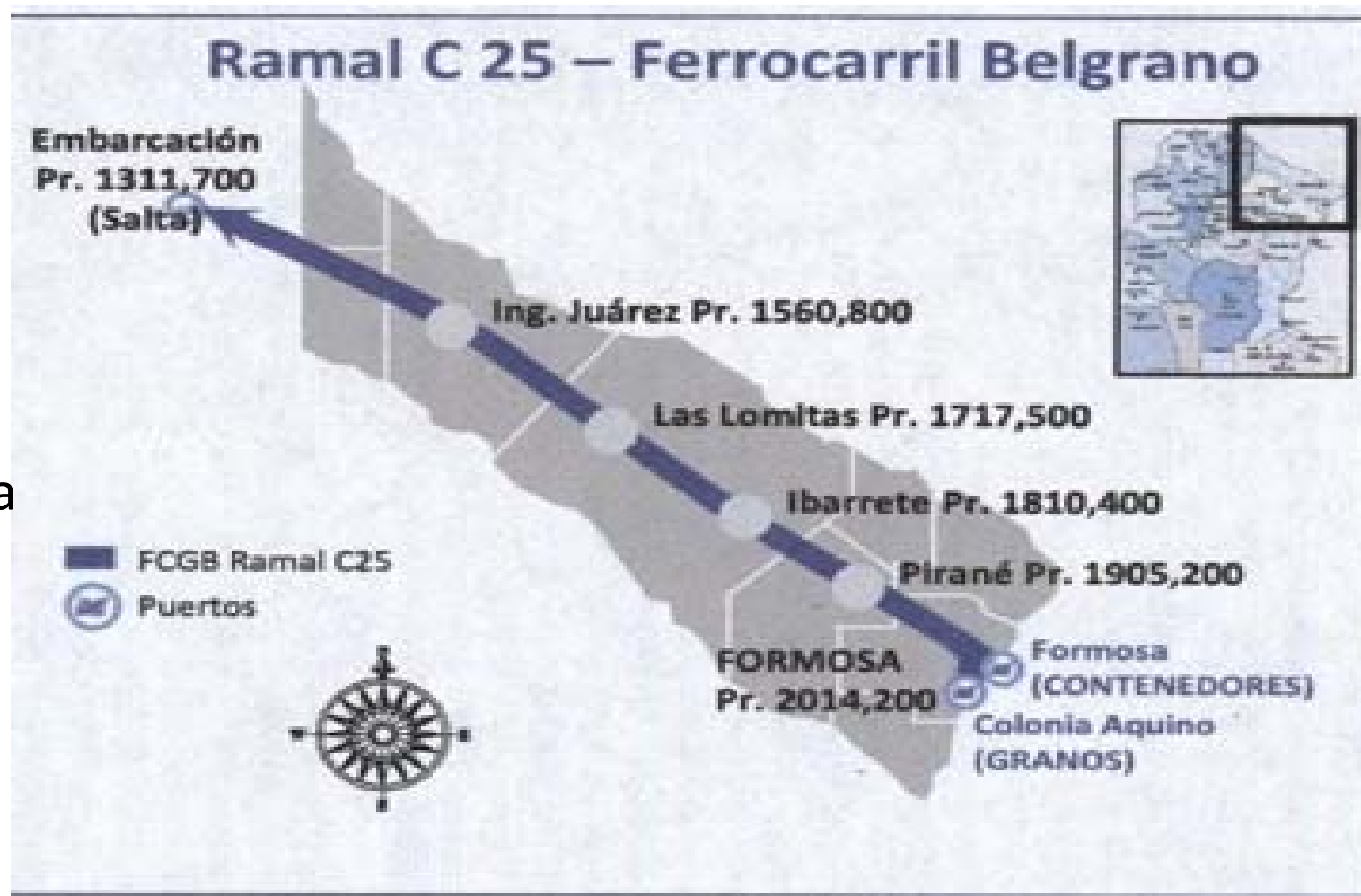
4 nodos de cargas ubicados en Ing. Juárez, Lomitas, Ibarreta, Pirané

Un gran centro polimodal de logística de cargas en la Ciudad de Formosa,

Plazo de ejecución de 36 meses.

Inversión de 300 millones de U\$S para las obras.

320 millones de U\$S más en obras complementarias. Total 620 millones de U\$S.





CARGA ESTIMADA ANUAL

EN UN PRINCIPIO SERA DE 1.500.000 DE TONELADAS, PROYECTANDO ALCANZAR 2.800.000 DE TONELADAS EN 5 AÑOS.

MONTO DE LA INVERSION: OBRAS A CONCESIONAR: U\$S 300.000.000

OBRAS COMPLEMENTARIAS: U\$S 320.000.000 (LOGISTICA NAVAL-BARCAZAS-REMOLCADORES-PUERTO FIGUIERA). NO INCLUYE TALLERES DE MECHITA

PUESTOS DE TRABAJO.

DIRECTOS: 4.500

INDIRECTOS: 5.000

COMPROMISO DE OCUPACION DE MANO DE OBRA Y PROVEDORES LOCALES

TIEMPO ESTIMADO DE OBRA: 28 MESES

CREADORES DEL PROYECTO

Ferronaval SRL, EMPRESA ARGENTINA CON CONTRATOS DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS FERROVIARIOS, REMOLCADORES FLUVIALES, CON 35 AÑOS DE EXPERIENCIA TRABAJANDO CON LA HIDROVIA.

LOGISTICA FERRONAVAL S.A. EMPRESA CONSTITUIDA EN JUNIO DE 2015, CONTIENE LEGALMENTE A LAS EMPRESAS EXTRANJERAS INVERSoras, BAJO LAS LEYES ARGENTINAS, PERMITIENDO PRESENTARSE EN LICITACIONES ESTATALES BAJO LA PARTICIPACION PUBLICO PRIVADO.

HOLDING FERROVIAS DEL BAJIO S.A. MEXICO Y SUS ASOCIADAS MEXICANAS, AMERICANAS, AUSTRALIANAS Y CHINAS, CON TRAYECTORIA Y EXPERIENCIA EN EL RUBRO FERROVIARIO, LOGISTICA, NAVAL Y FINANCIERO.

ENTONCES EL DESAFÍO DE FORMOSA a través del ramal c25, SERÁ INTEGRARSE....

A la HIDROVÍA PARANÁ –PARAGUAY:
Este sistema ferroviario articulado
con nuestros principales puertos
ubicados sobre la Hidrovía Paraná-
Paraguay, que con más 3.400 km.,
nos integrará también a un enorme
bloque subcontinental, cubriendo
una enorme área productiva.



ENORME BLOQUE PRODUCTIVO ECONÓMICO

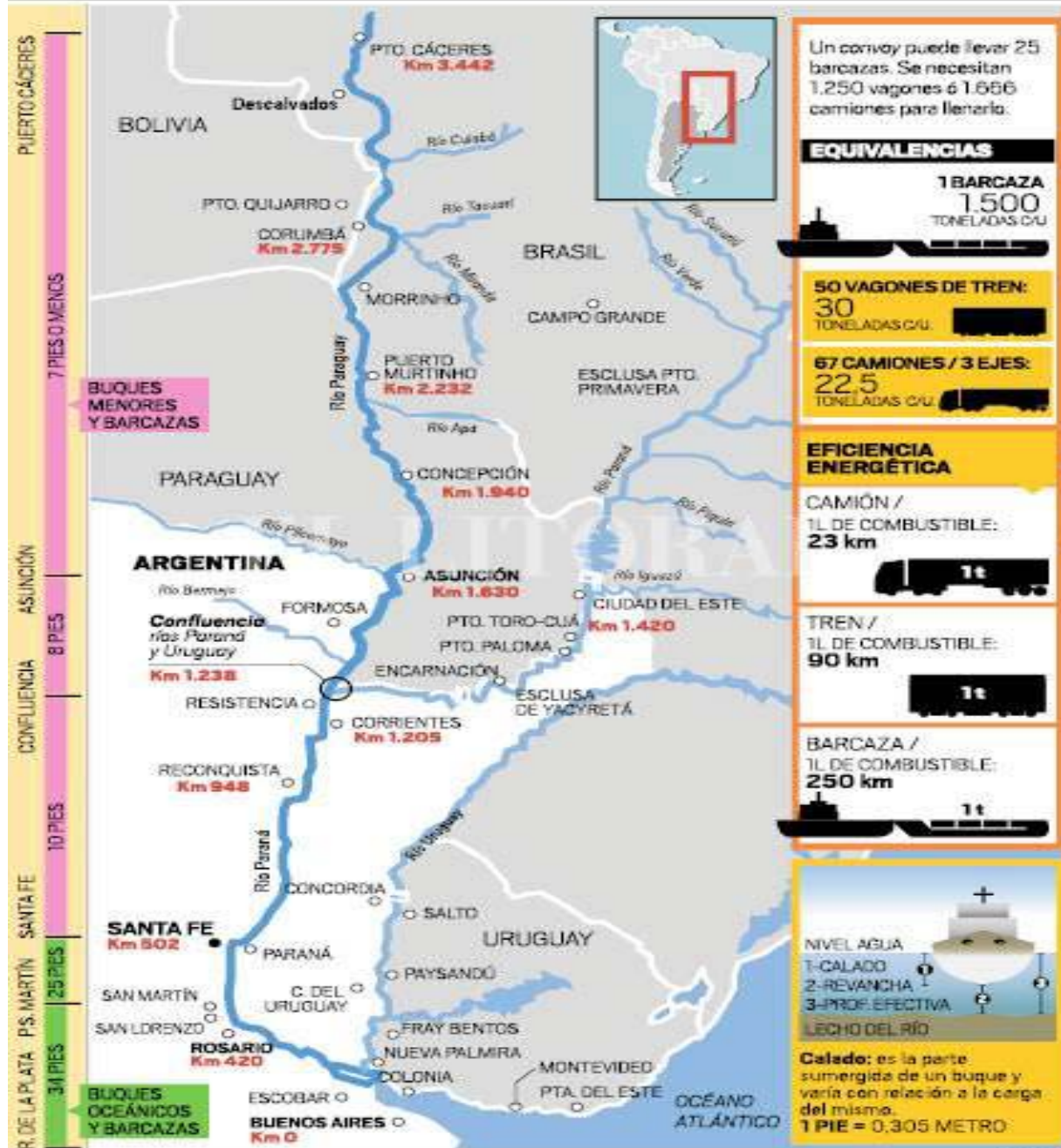
Que abarca las regiones más ricas de cinco naciones con más de 2 millones de km² de agricultura, ganadería, minería e industria que debe ser sacada hasta el puerto de Rosario o Buenos Aires para su posterior trasbordo de ultramar.



Ventajas comparativas en volumen y costos de combustibles entre transporte: terrestre ferroviano y fluvial

HIDROVÍA PARANÁ PARAGUAY

• DESDE EL RÍO DE LA PLATA HASTA CONFLUENCIA EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO ESTÁ CONCESIONADO POR PEAJE. LA VÍA FLUVIAL PERMITE, SIN EMBARGO, CONTINUAR VIAJE HACIA EL NORTE.



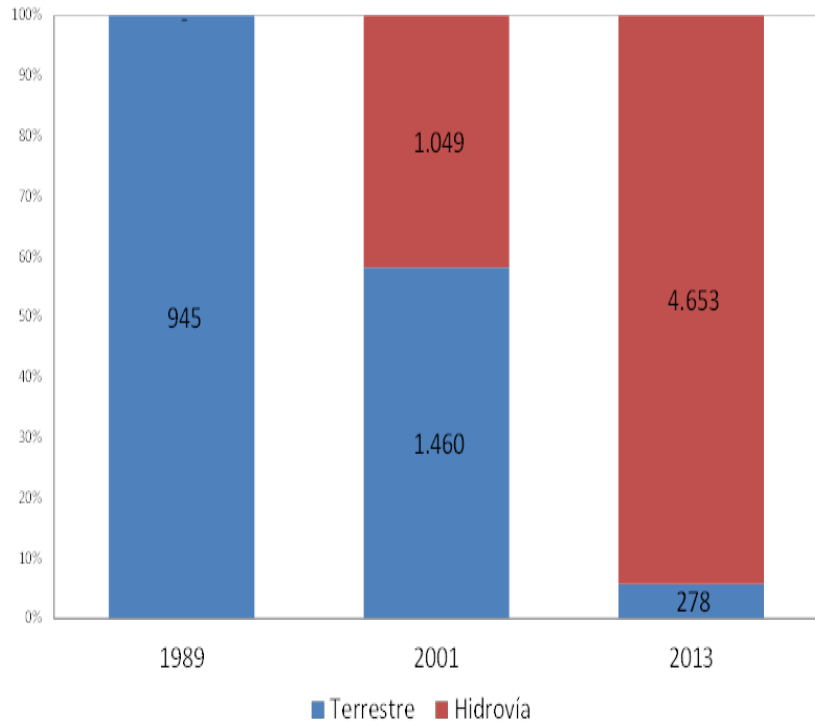
QUE ES LA HIDROVÍA PARANÁ- PARAGUAY ...

Tercera en el mundo en
importancia, Missisipi y el Volga

En la actualidad se habla de un
volumen de carga que ronda los
8 mil millones de U\$S.anuales



RESCATAR DE LA SITUACIÓN DE ABANDONO DE LA HIDROVÍA COMO MEDIO DE TRANSPORTE



EL CURIOSO CASO DE PARAGUAY

En las últimas dos décadas, la República del Paraguay ha pasado de exportar menos de un millón de toneladas de granos (en un 85 % por modo carretero- vía sur de Brasil) a más de 5 millones de toneladas en 2013 en un 95 % por la hidrovía del Paraná, hacia puertos de Rosario y de la Provincia de Buenos Aires.

Paraguay ahorra **u\$s 30 por tonelada** transportada, de acuerdo a los estudios de la comercializadora de granos **Louis Dreyfuss Commodities**. En el mismo período, la Argentina disminuyó su flota fluvial; la participación del modo representa algo más del 1 % del total transportado.

Hoy Paraguay es la tercer flota fluvial del mundo detrás de EEUU y China

infobae | Tendencias

El ambicioso plan turístico para construir terminales de cruceros en el litoral.08/07/2017



TURISMO

El turismo argentino mira al río y busca aprovechar **un sector que moviliza 100 mil millones de dólares en el mundo.**

La industria de cruceros viene pisando fuerte a nivel internacional. Con un crecimiento a una tasa promedio del 8,5 por ciento anual desde hace veinte años, **en el 2017 batirá el récord con 25 millones de pasajeros.**

Corredor turístico de la hidrovía: va a demandar, más hotelería, alojamientos, catering y gastronomía, otros servicios, venta de productos locales



OTROS EFECTOS CONSECUENTES: generación de mano de obra y recursos

- Control en materia ecológica, bromatológica etc. equipamiento y entrenamiento de personal para actuar en derrames o accidentes ecológicos.
- Control de cargas , Contrabando, Narcotráfico. Trata de personas etc.
- Gestión de despacho de cargas, embalaje, logística de despacho y movimiento de cargas intranodo y de embarque (balanzas, montacargas) embalajes, packaging, servicios etc.



EL DESAFÍO DE FORMOSA

- Será posible entonces que Formosa, estando en el corazón de esta región, sobre el río Paraguay (500km) y el Bermejo(820km.) con un sistema integral de logística ferrovial-fluvial Bioceánico que pasará frente a nuestras narices, y QUEDEMOS MARGINADOS.
- Nuestro rol se limitará entonces solo a sufrir **los costos de la contaminación y destrucción de nuestros ecosistemas ribereños...Sin participar de los beneficios...? Irremediablemente aislados del país y del mundo y sus oportunidades**

