

OPERACIÓN ABIERTA DE LOS TRENES DE CARGAS

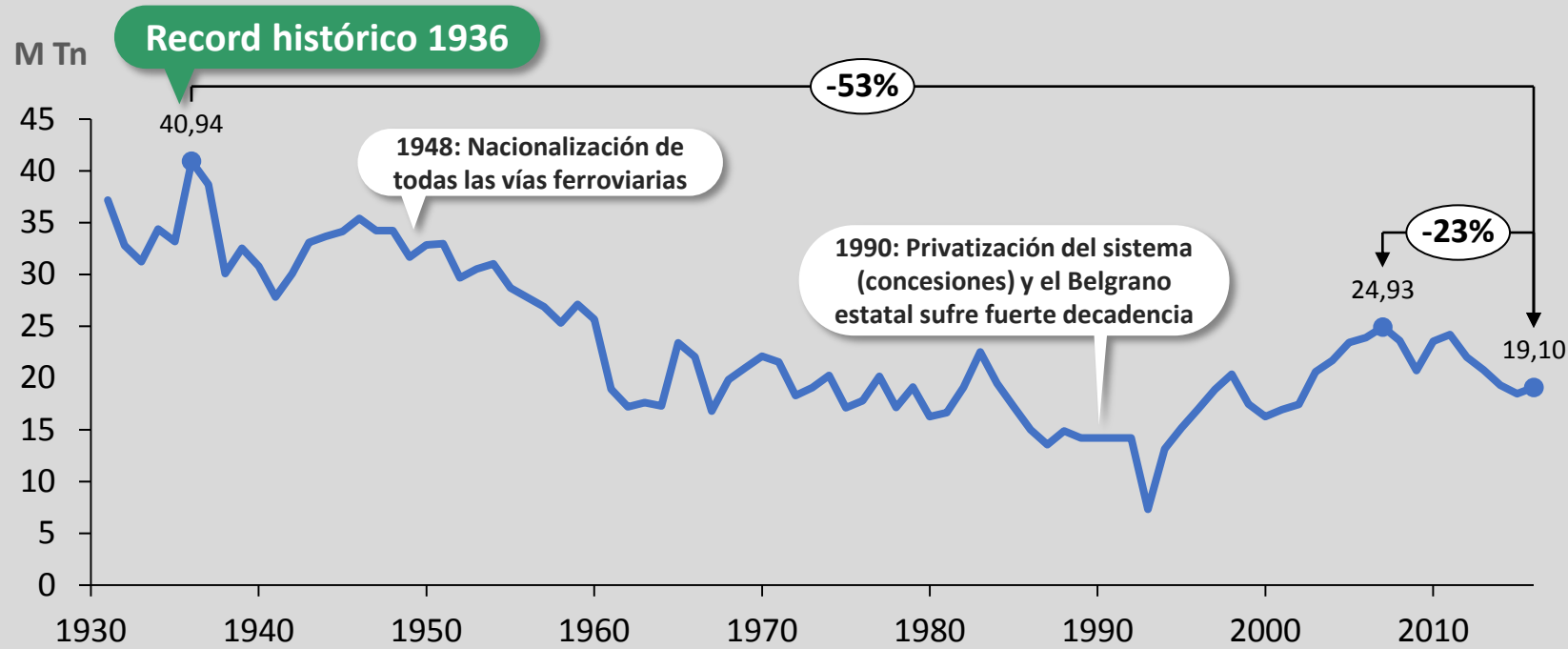
Para bajar los costos logísticos

Mayo 2018



**Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación**

70 AÑOS DE DECLIVE



El deterioro se produjo por

Infraestructura de vía abandonada y deteriorada

Baja densidad de carga por Tn.km

Sistema no sustentable

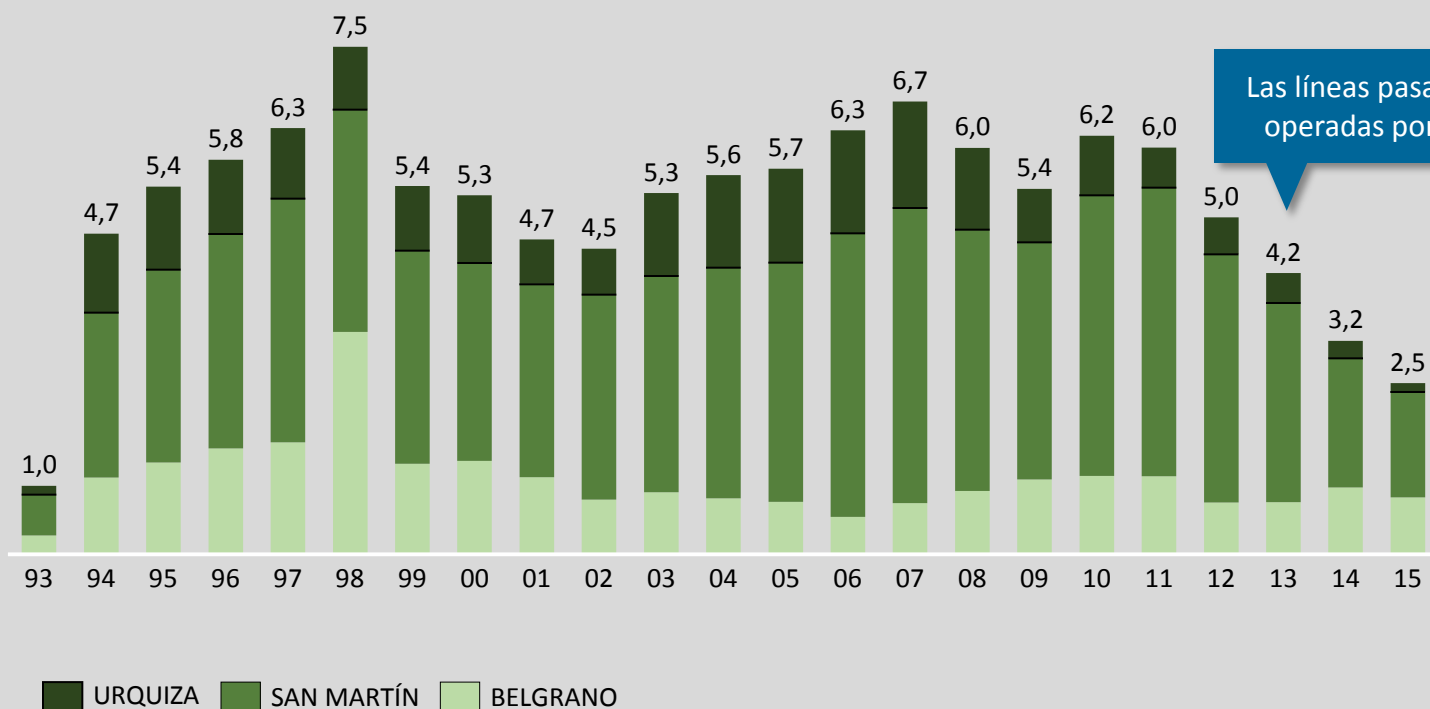


Entre 2003 y 2015 se invirtieron sólo 2700 M en infraestructura y material rodante

RECIBIMOS UN SISTEMA FERROVIARIO EN DECADENCIA

Retroceso y estancamiento de la carga transportada

Carga pública total por línea (M Tn)



El deterioro se produjo por

Infraestructura de vía abandonada y deteriorada

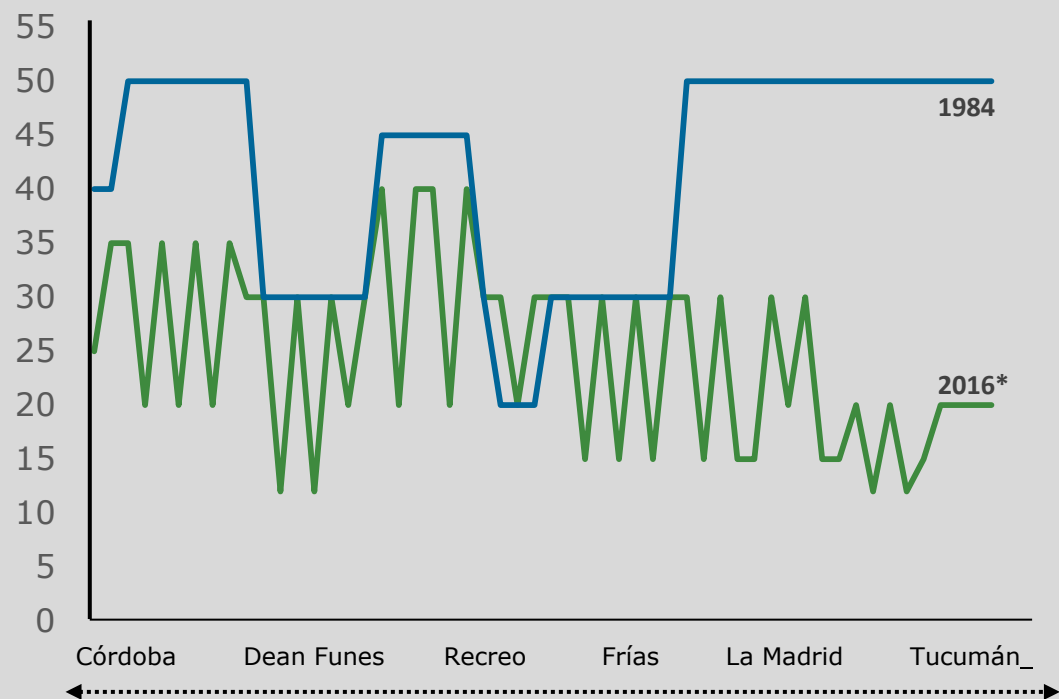
Baja densidad de carga por Tn.km

Sistema no sustentable

AUSENCIA DE INVERSIÓN

- La velocidad promedio del Belgrano Cargas era de **14 km/h**
- **45%** de las vías con alerta de precaución
- **1,5 descarrilamientos por día** en la red del Belgrano Cargas y **1,3 cortes de vía (1S 2016)**

Velocidad autorizada en vía: 1984 vs 2016



* Primer semestre 2016



DIAGNÓSTICO

BAJA DENSIDAD DE CARGA Y ALTOS COSTOS DE MANTENIMIENTO

Un sistema extenso con pocas vías operativas

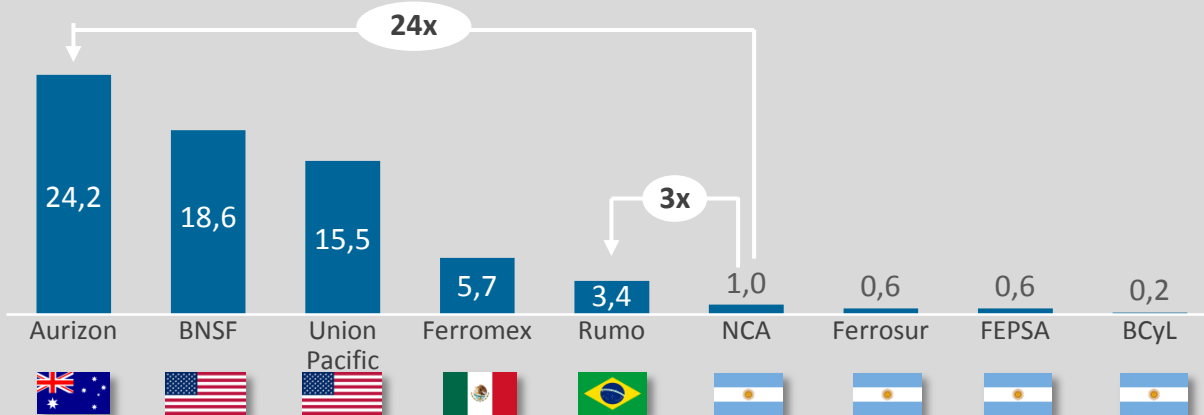
● Argentina tiene una de las redes ferroviarias más extensas

Km de vía/ PBI (Km / Billón USD)

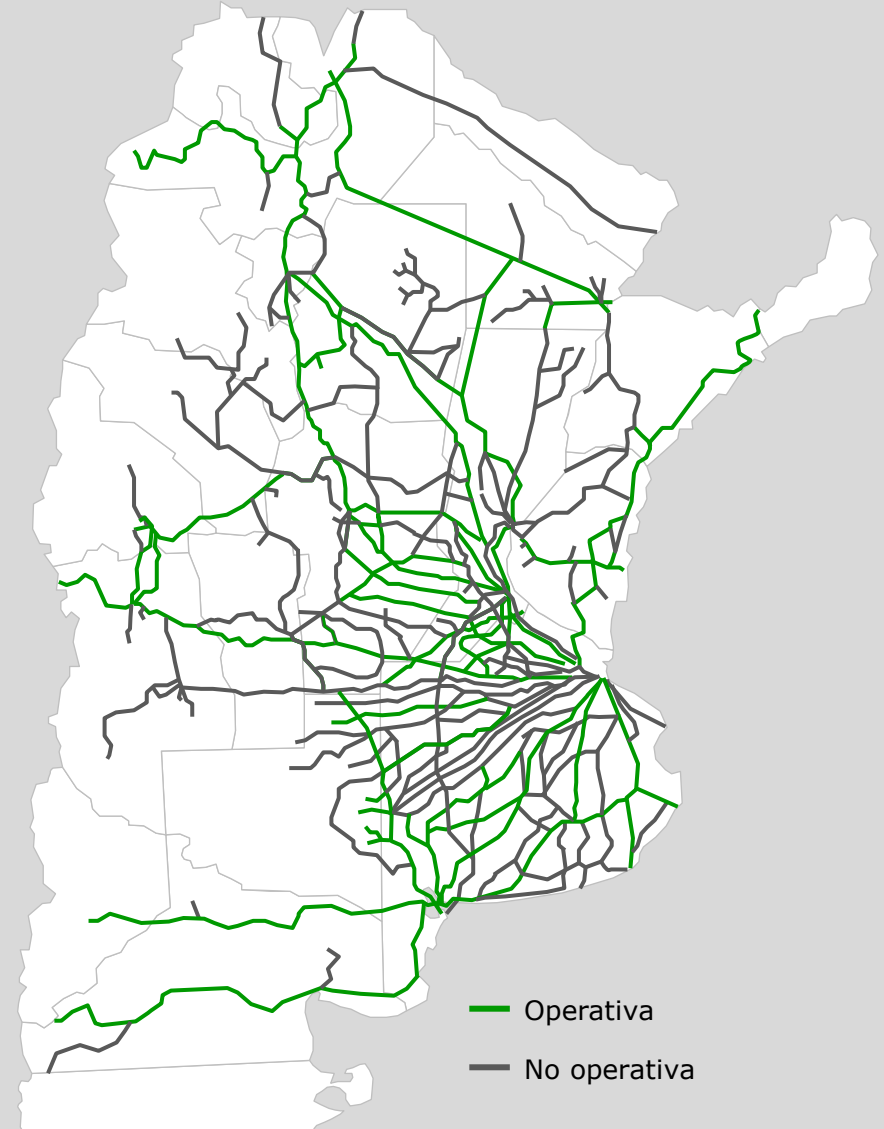


● Las líneas tienen baja densidad de carga

Tn.km / km vía operativa (M Tn.km / km de vía)



Sistema Ferroviario de Cargas



La densidad de carga es crítica para la sustentabilidad del sistema

AVANCES EN ESTOS 2 AÑOS DE GESTIÓN

Transparencia y ahorros logísticos

INVERTIMOS LA TENDENCIA

+ 484 km de vía renovados
+425 km de vía en obra
+ 300 km adjudicados

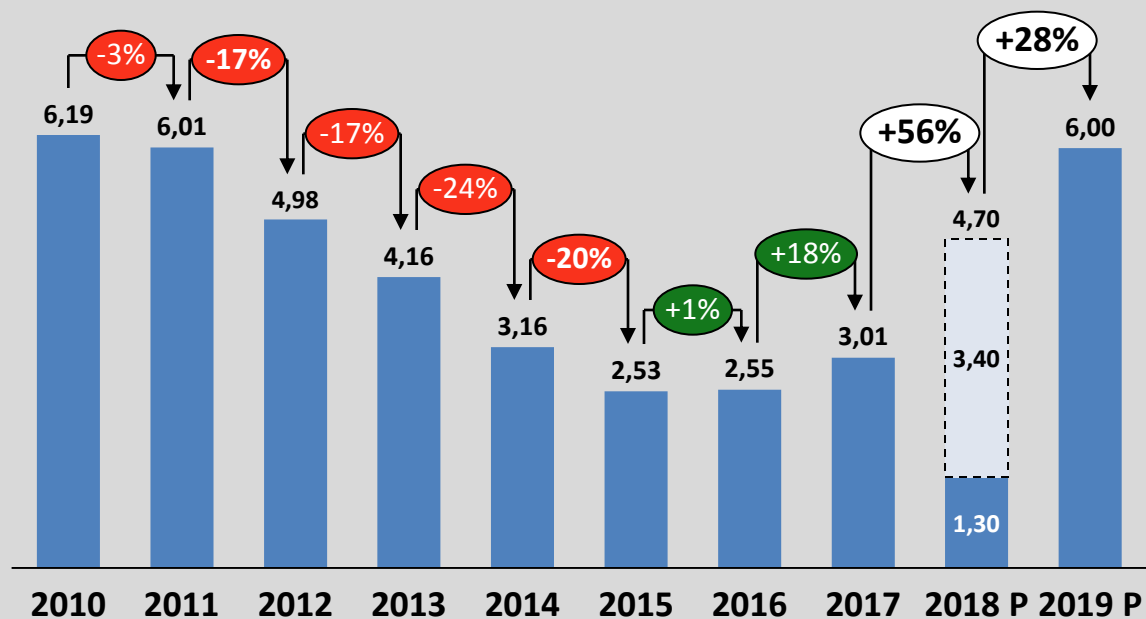
► **+86% carga**

1er cuatrimestre

2018 vs 2017

Mejor abril y mejor cuatrimestre de la línea desde el año 2013

■ Carga transportada
□ Carga faltante para lograr objetivo 2018



INVERSIONES

● Material rodante: USD 930 M

3.500 vagones y 156 locomotoras

● Línea Belgrano: USD 2.193 M

Ya se ejecutaron obras por USD 1.043 M

● Inversión privada: \$ 31.800 M

Incrementando 5 M Tn la capacidad de carga y descarga en la red

AHORRO

Descarga de locomotoras en el puerto por -92% y vagones por -78%

8.5 M USD

- \$ 83 M por año
Reducción del 30% en combustible

AVANCES EN ESTOS 2 AÑOS DE GESTIÓN

Transparencia y ahorros logísticos

PLAN VIAL FEDERAL

Reducción de los costos del

20%

+ 1.520 km de autopistas

+ 17.521 km de pavimentaciones
y repavimentaciones

+ 19.041 km TOTALES

- 343 obras finalizadas y 280 obras en ejecución
- Infraestructura que salva vidas

PROYECTOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA

APERTURA DE SOBRES

32 ofertas de 10 consorcios:

7 internacionales y 19 empresas argentinas

USD 8.058 M

INVERSIÓN ETAPA 1



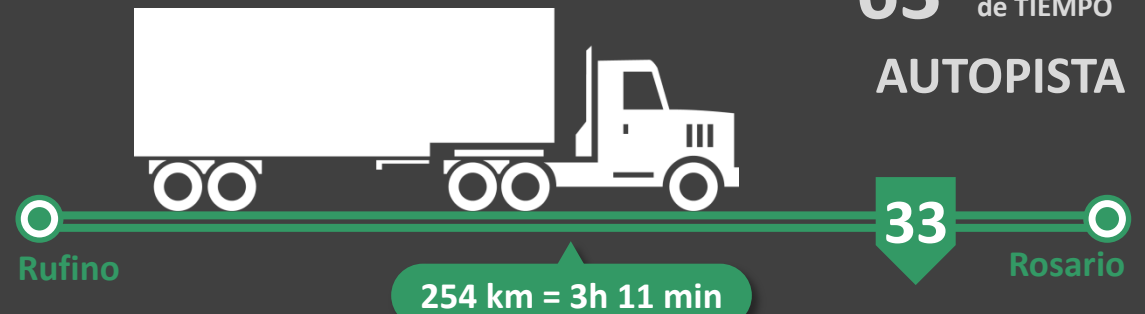
Ahorro de costo para un camión pesado.
Corredor F - Etapa 1.

RN 33, tramo Rufino – Rosario, Santa Fe.

20% REDUCCIÓN
de COSTO

63' AHORRO
de TIEMPO

AUTOPISTA



AVANCES EN ESTOS 2 AÑOS DE GESTIÓN

Transparencia y ahorros logísticos

ACCESOS A LOS PUERTO

Buenos Aires

\$ 14.400 M



Rosario

\$ 10.500 M



Bahía Blanca

\$ 8.900 M



AVANCES EN ESTOS 2 AÑOS DE GESTIÓN

Transparencia y ahorros logísticos

REDUCCIÓN DE COSTOS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Eliminación del recargo para HC Expo (- 160 %)

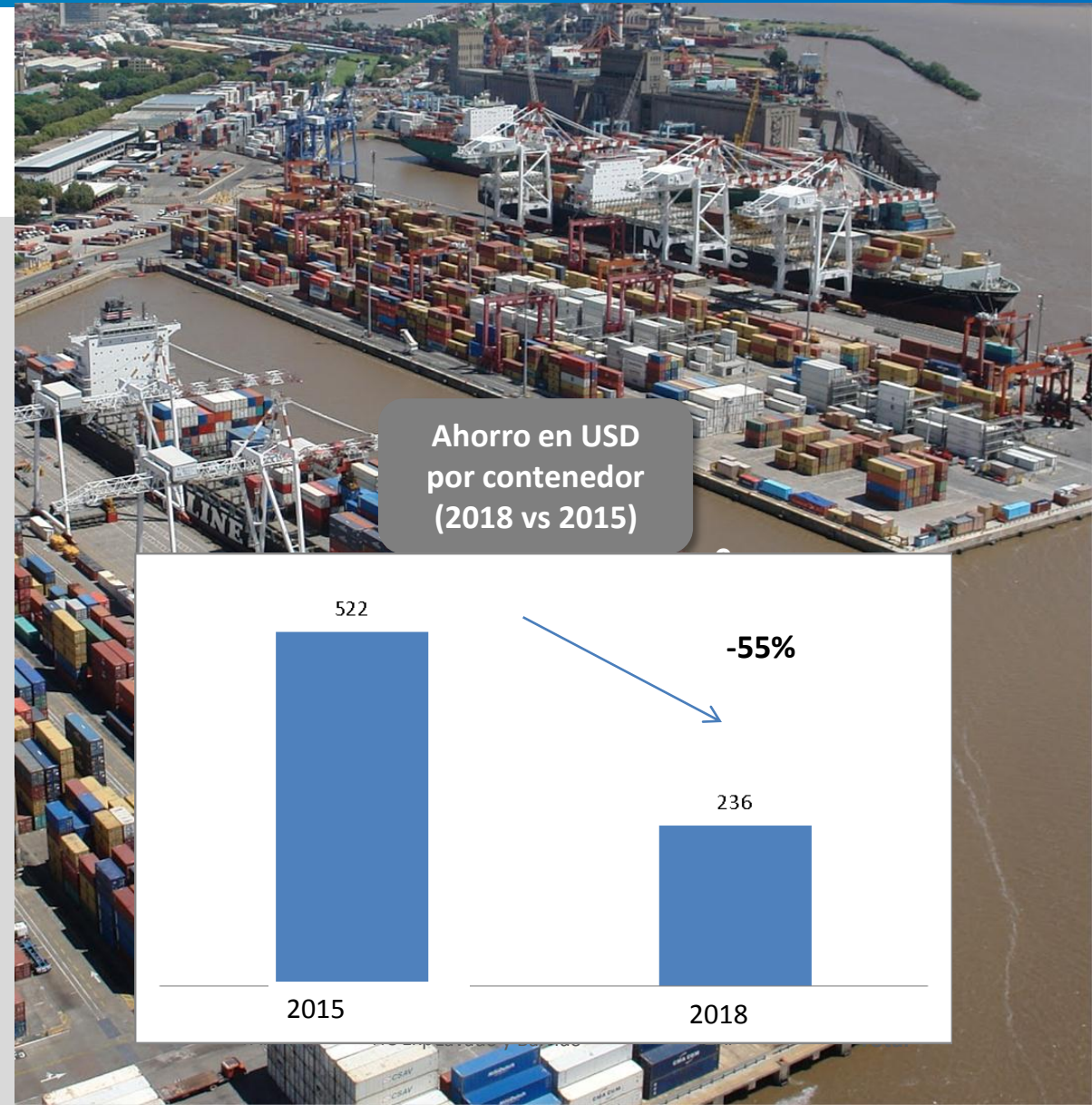
Reducción de barrido y limpieza (- 66 %)

Reducción de tarifa de remolque (- 27 %)

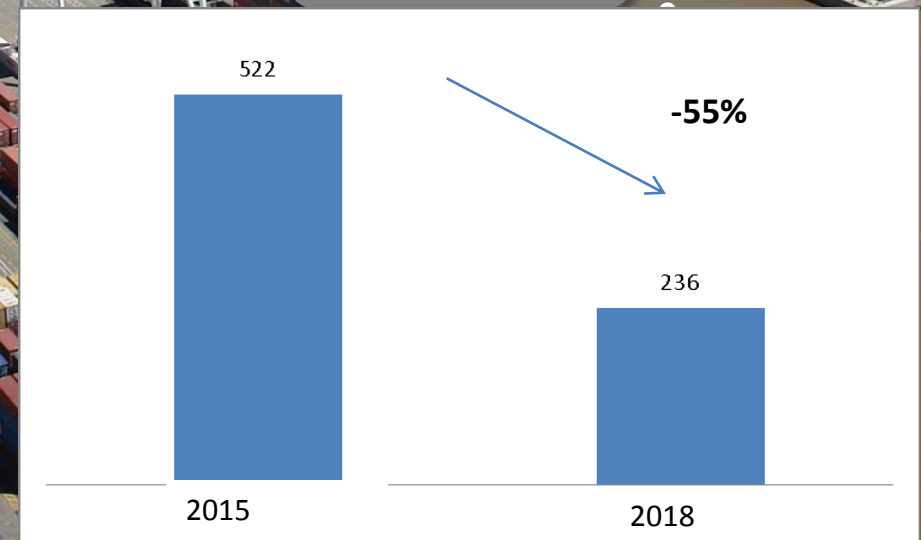
Eliminación de la obligatoriedad del TAP (hasta - 25 %)

Zona de Apoyo Portuaria (- 40 % y + 21 % flujo de camiones)

Certificación Green Award (hasta - 10)



Ahorro en USD
por contenedor
(2018 vs 2015)



QUE HICIMOS

AVANCES EN ESTOS 2 AÑOS DE GESTIÓN

Transparencia y ahorros logísticos

ESCALABILIDAD

- Incorporación de **nuevos modelos**
- **Aumento de productividad** de entre **15-20%**
- Eleva el límite de la carga de **45 tn a 55 tn**

BITRENES

- **Reducción de costos** de un **25-30%**
- **Aumento de carga promedio** de un **30% -60% por camión**

QUE HICIMOS



Empleo generado:
2015: 80
2018: 120 + 40
Fines 2018: 180 + 40

Empresa Vulcano (fábrica Bitrenes)

DIAGNÓSTICO INTEGRAL PARA TRANSFORMAR EL TREN DE CARGAS

Sustentable y competitivo

Diagnóstico

Evolución histórica
y situación actual

Estudio de potencial
de carga

Modelación
económica

ACTORES Y REGULADORES

Entes Estatales

TRENES ARGENTINOS
INFRAESTRUCTURA

CNRT CONTROL
DEL TRANSPORTE

Operadores

TRENES ARGENTINOS
CARGAS

TRENES ARGENTINOS
OPERACIONES

FERROXPRESO
PAMPEANO

FERROSUR
ROCA

NCA

Puertos

T6

TERMINALES
RIO DE LA
PLATA
Sociedad Anónima

ROMAN

CARGADORES

Agroindustria



adecoagro

AGD

ARCOR



BUNGE



GLENCORE



MOLINOS

Vicentin
S.A.I.C.



San Miguel

Renova

LDC.
Luis Dreyfus Company

Materiales y generales

Acindar
Grupo ArcelorMittal

calera
san justo



CÁMARA DE LA PIEDRA
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

FIAT

IVECO

Holcim

Energía

Pan American
ENERGY



YPF

Tenaris

Rediseño del SFC

Estudio de modelos
de otros países

Aplicabilidad para
Argentina

EXPERTOS

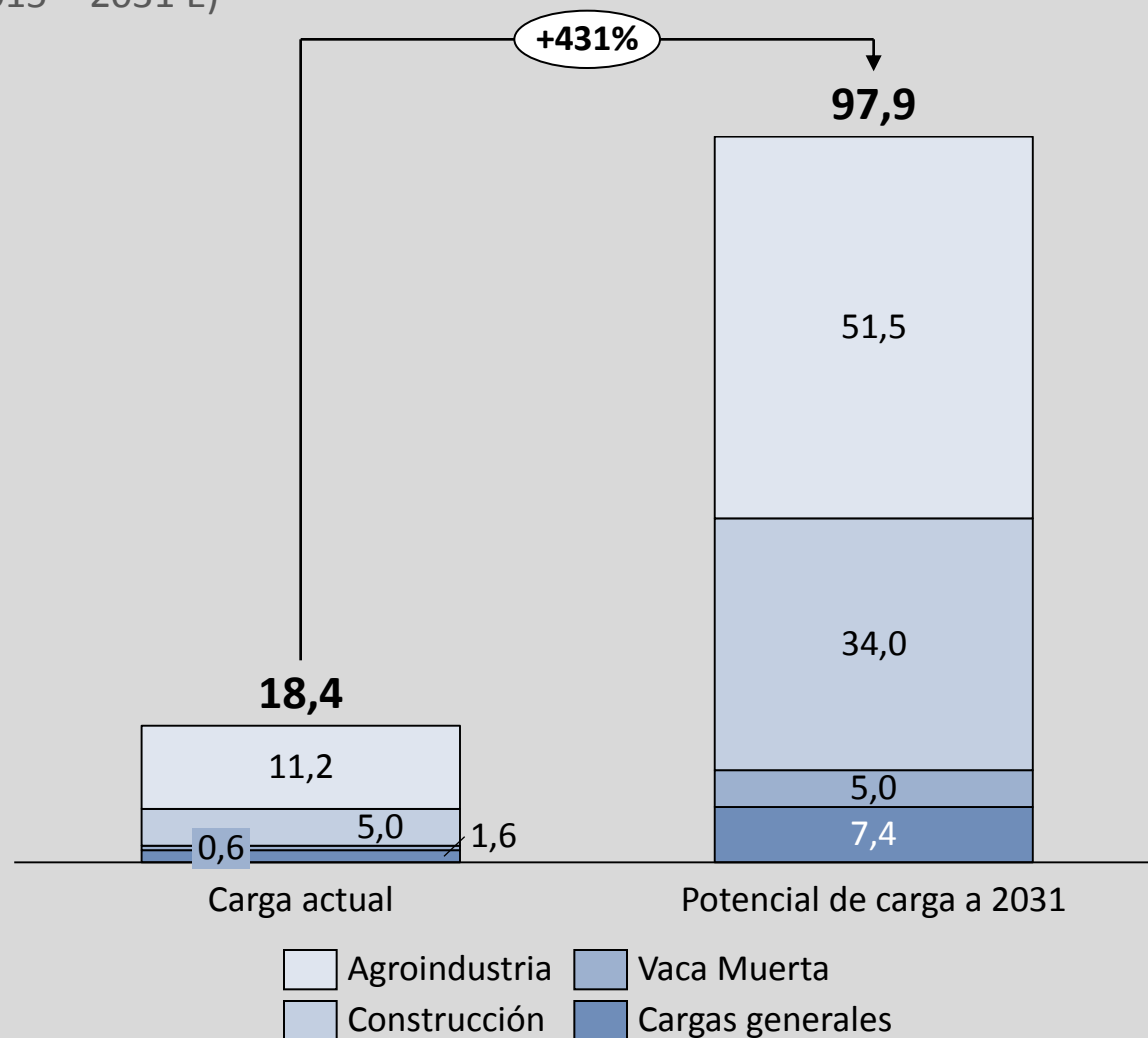


8 meses de trabajo

+ 431% DE POTENCIAL DE CARGA CON NUEVOS PRODUCTOS

Mejores condiciones operativas para ampliar el volumen

Carga potencial para el SFC
(M Tn; 2015 – 2031 E)



4 principales ejes de crecimiento para mapear el máximo potencial del SFC

● Agroindustria + 40 M Tn

● Construcción + 29 M Tn

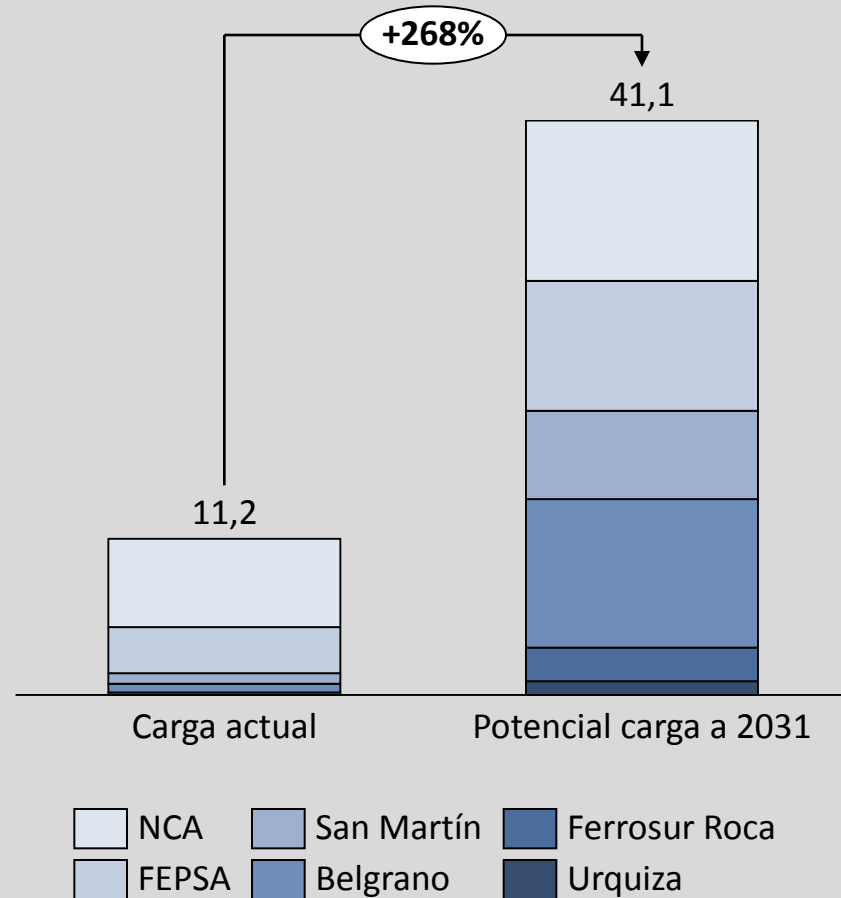
● Vaca Muerta +5 M Tn

● Cargas generales + 5 M Tn

SISTEMA QUE POTENCIA LA PRODUCCION AGROINDUSTRIAL

Ampliamos el mapa de granos del país

Proyección de carga agrícola por línea
(M Tn; Soja, Maíz, y Trigo; 2015 - 2031 E)



SOJA
SALTA- ROSARIO

El cambio en la matriz modal genera una reducción de los costos logísticos de hasta el 40%

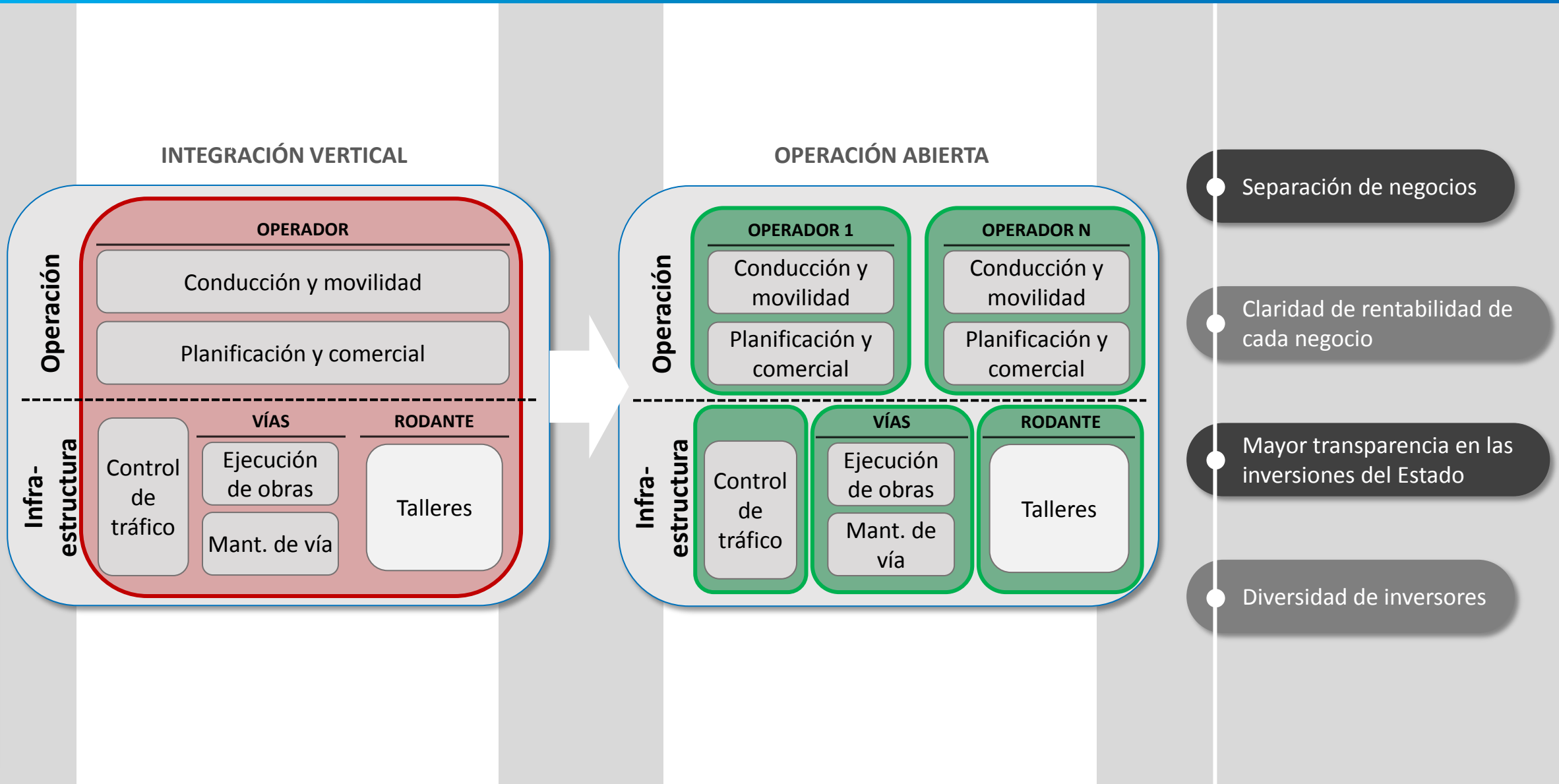
Costo logístico maíz (origen Salta)
50%



POTENCIAL DE SISTEMA

OPEN ACCESS PARA TRENES DE CARGA

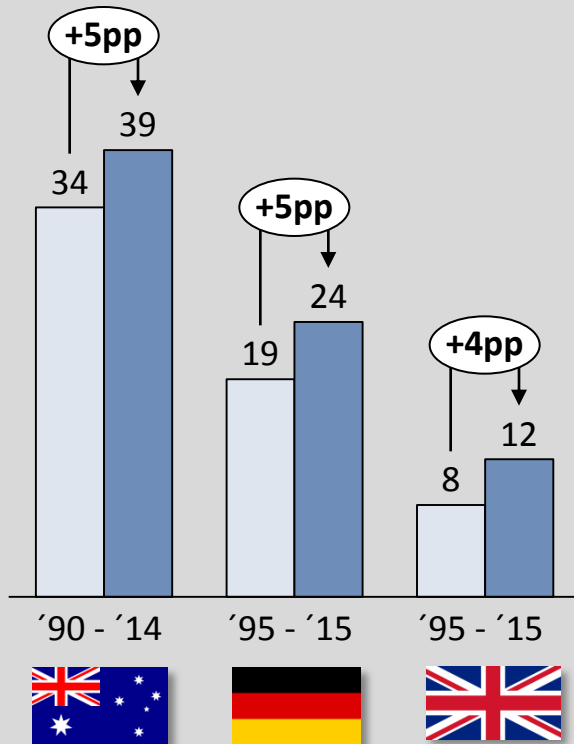
Mayores inversiones impulsadas por el nuevo sistema



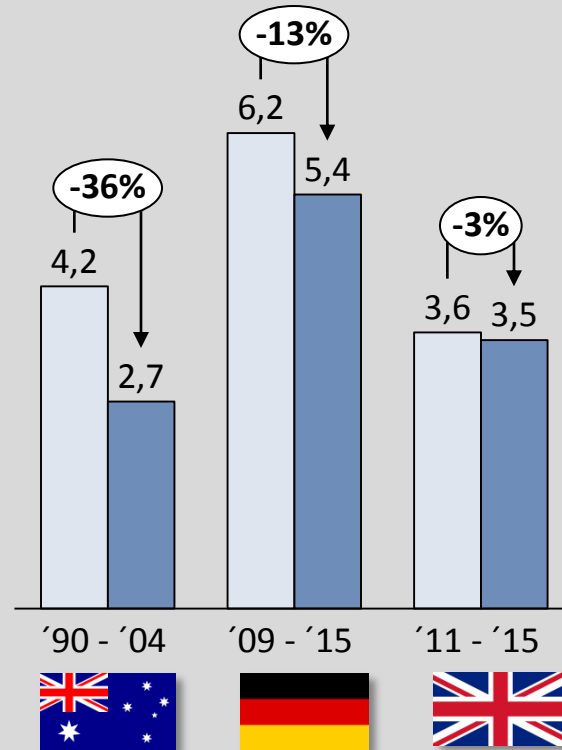
CASOS DE ÉXITO EN EL MUNDO

Mayor competitividad y mejor servicio

Participación del ferrocarril
(% del total transportado)



Tarifa promedio
(centavos USD/ Tn.km)



Competencia intramodal con impacto positivo:

- ▶ Acelera captura de carga
- ▶ Fomenta reducción de tarifas
- ▶ Fomenta mejoras de eficiencia

Pre-Operación abierta y competitiva para trenes de carga
Post-Operación abierta y competitiva para trenes de carga

LA MAYOR TRANSFORMACIÓN SECTORIAL EN CASI 30 AÑOS

Tres pilares para la operación abierta



INVERSIONES



ORGANIZACIÓN



IMPLEMENTACIÓN

USD 8.800 M DE INVERSIÓN SOSTENIDA PARA MÁS DE 9.850 KM DE VÍAS

Asignación preliminar de subsistemas



	Km de vía (Km)	Inversión estimada (USD M)
Belgrano-Pichanal (en ejecución)	~1.600	~2.200
A	~850	~200
B	~1.100	~900
C	~1.300	~800
D	~1.300	~600
E	~700	~600
F	~2.000	~700
G	~1.000	~2.800
Total	~9.850	~8.800

70 mil empleos directos

INVERSIONES

DEFINICIONES NECESARIAS PARA INSTRUMENTAR EL NUEVO SISTEMA



**NORMATIVA
TÉCNICA**



**REGULACIÓN DE
PEAJES**



**ASIGNACIÓN DE
CAPACIDAD**



**ARBITRAJE DE
CONFLICTOS**



**CONDICIONES
PARA OPERAR**



**SERVICIOS
AUXILIARES**



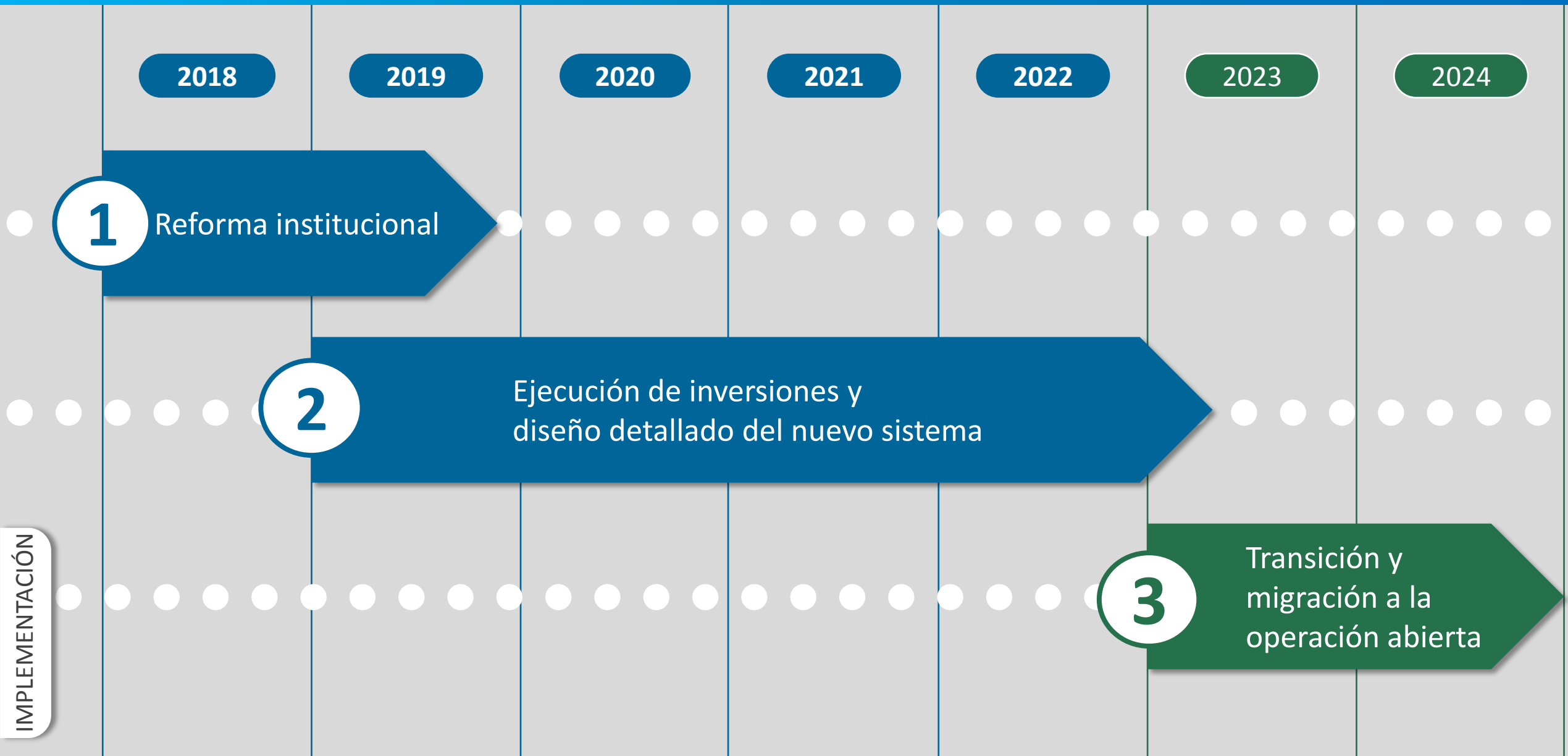
**INTERFACES
VÍA - TREN**



**CONTROL DE
TRÁFICO**

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Visión de migrar hacia el Open Access en 2023, una vez ejecutadas las inversiones





Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación