

International Transport Forum (ITF)

Descarbonizando el Transporte Ferroviario de Cargas en Tiempos de Crisis

Visión sobre el Futuro del Transporte Ferroviario en este Nuevo Contexto y Factores que influyen en el Financiamiento de Proyectos

Jorge Kohon

Julio 16, 2020



La revisión de la evolución de los ferrocarriles de cargas tanto en Argentina como en Latinoamérica presenta tres etapas centrales



- Capitales principalmente ingleses, franceses y norteamericanos

- Impacto dramático en tiempos y confiabilidad de los viajes

- “Todos los ferrocarriles son buenos, los únicos que no lo son, son los que no han sido construidos”

- Ferrocarriles Argentinos (Argentina)

- Red Ferroviaria Federal (Brasil)

- Administración de FFCC del Estado (Uruguay)

- Ferrocarriles Nacionales de México (México)

- Empresa Nacional de FFCC (Perú)

- EEUU: Sistema ferroviario más exitoso y rentable a nivel mundial

- 25% del tráfico ferroviario mundial de cargas

- 7 Ferrocarriles “enormes” (Class 1)

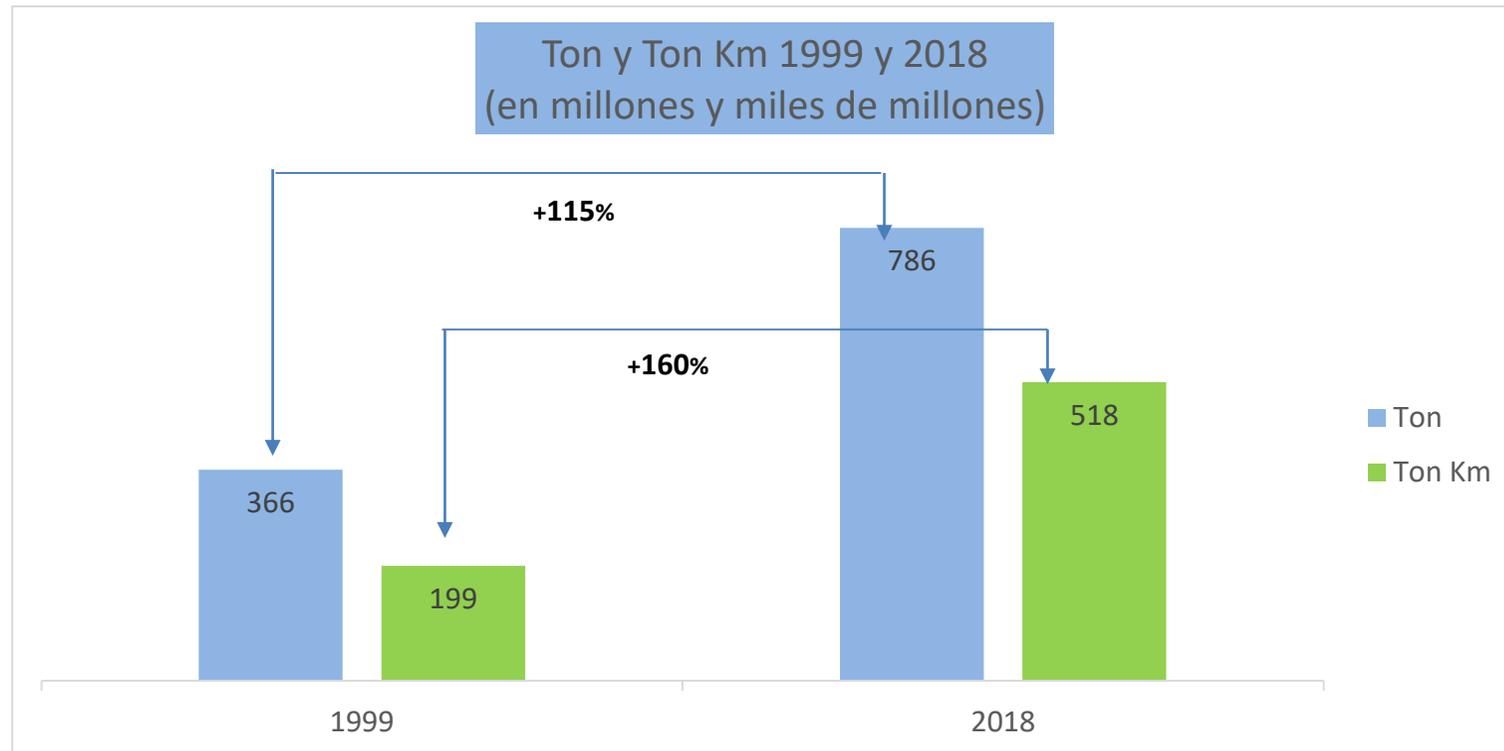
- Más de 500 ferrocarriles de carga pequeños y medianos

Latinoamérica y El Caribe cuentan con 41 operadores ferroviarias de cargas: 30 de gestión privada y 11 de gestión pública



Las empresas ferroviarias de gestión privada movilizan el 98% del tonelaje regional

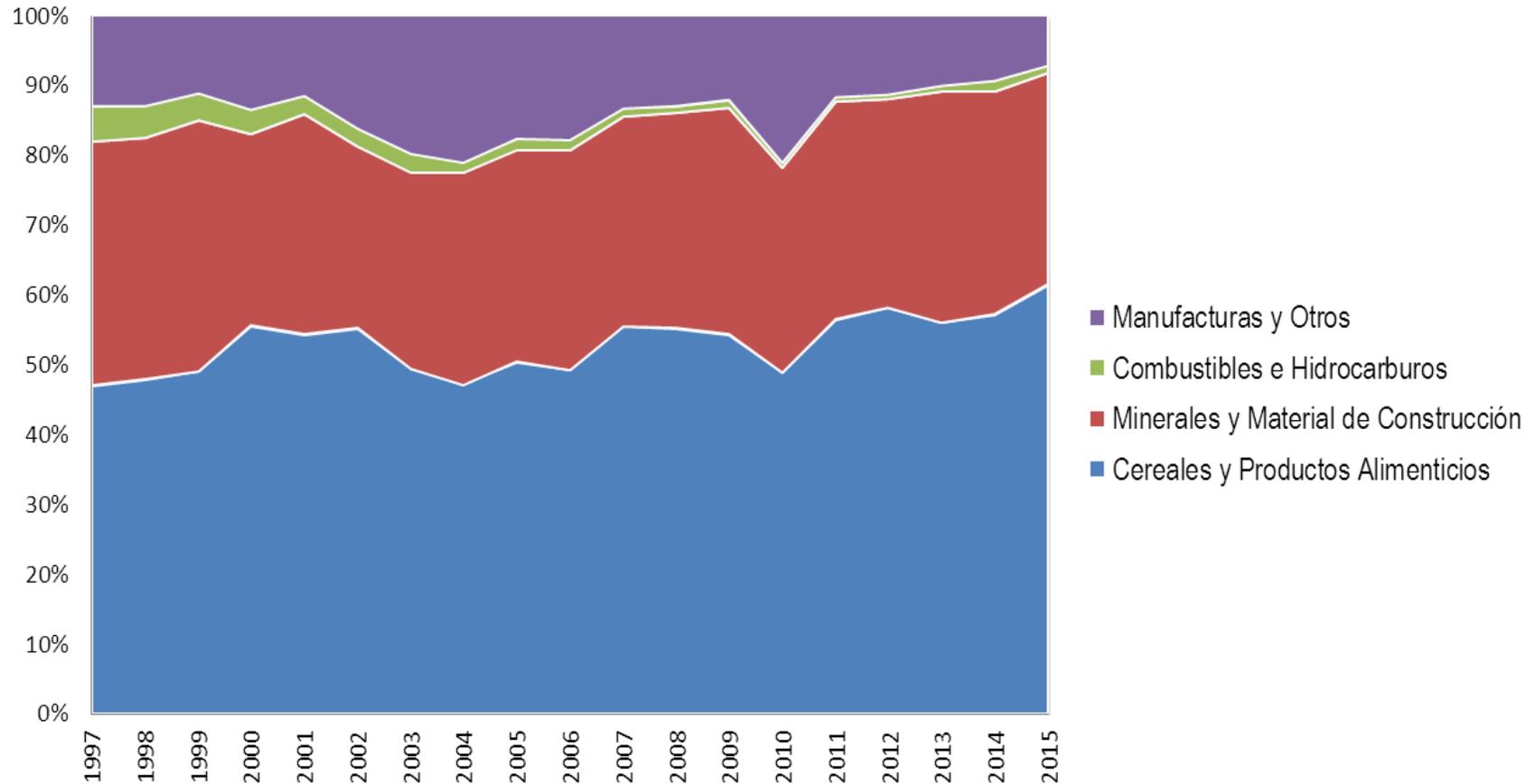
Los operadores ferroviarios han hecho crecer el tráfico de manera significativa entre 1999 y 2018



La minería concentrada (mineral de hierro, carbón) concentra más del 60% del tonelaje transportado



La base de tráfico del sistema ferroviario argentino son los granos, de fuerte estacionalidad y mucho más compleja de operar que la minería

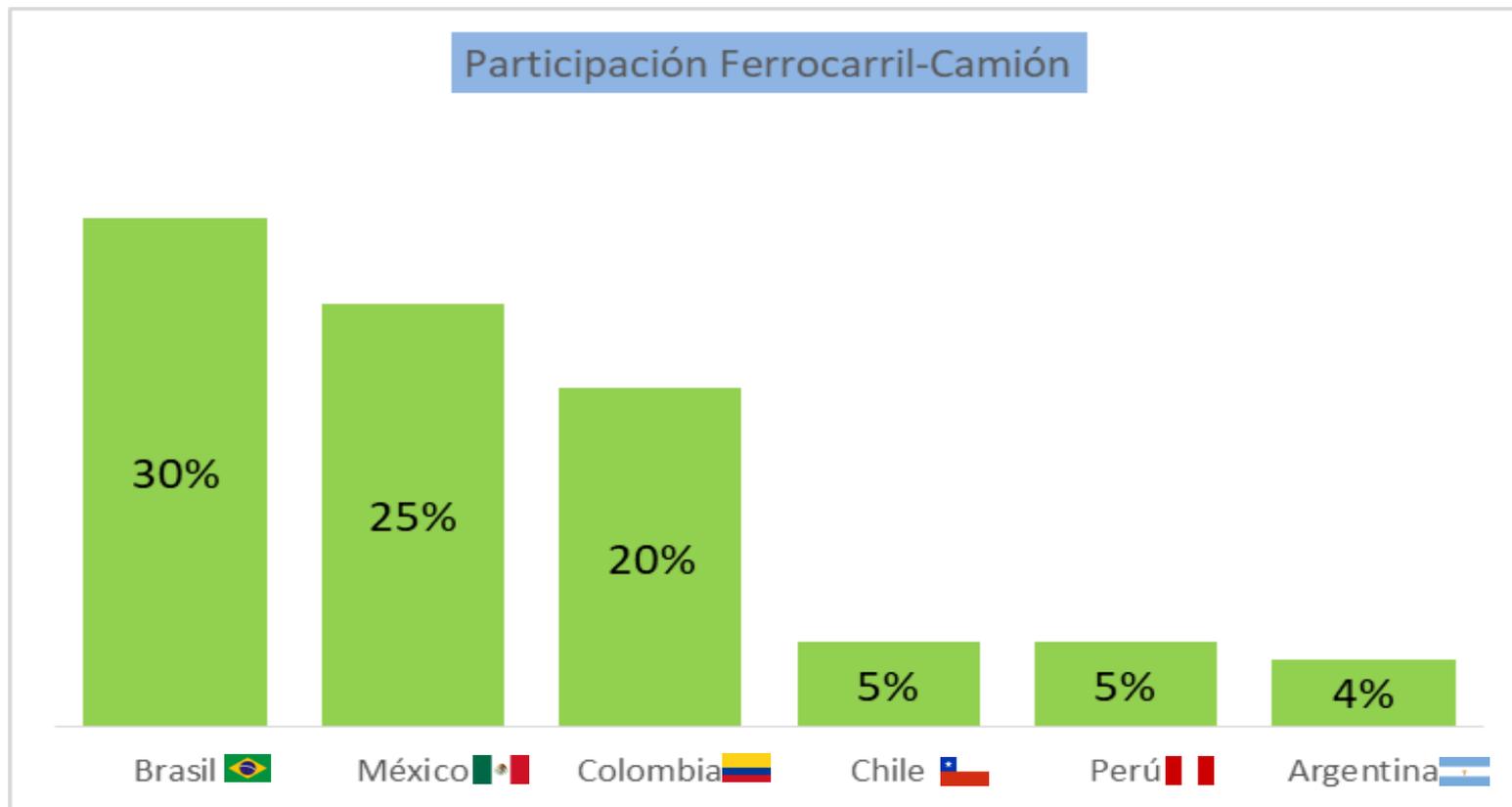


Buena parte de la actividad ferroviaria latinoamericana se encuentra controlada por empresas o grupos empresarios que transportan sus propios productos

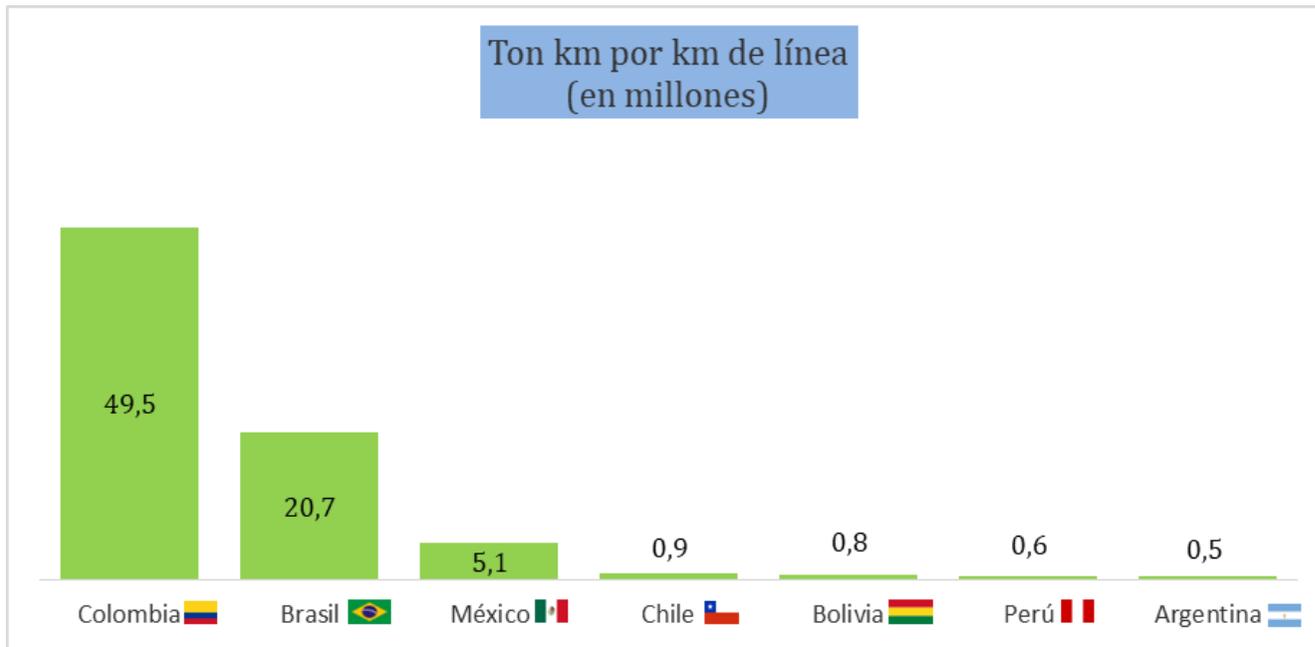
- **Carajás, Vitoria-Minas, MRS (Vale, Brasil)**
- **Rumos (Cosan, Brasil)**
- **FENOCO (varias mineras, Colombia)**
- **Nuevo Central Argentino (Aceitera General Deheza, Argentina)**
- **Ferrosur Roca (Loma Negra, Argentina)**

En su conjunto los tráficos propios representan 482 de las 716 millones de toneladas transportadas en Latinoamérica en 2016 (67%)

Solo Brasil, México y Colombia logran participaciones relativamente altas del Ferrocarril frente al Camión



Existen fuertísimas diferencias en las densidades de tráfico de los distintos países



Por cada kilómetro de la red ferroviaria argentina circula en promedio menos de 1 tren cargado por día

Ese es el problema estructural del sistema ferroviario argentino de carga:
No tiene tráfico

Y eso impide financiar las renovaciones de vías que cuestan alrededor de
1 millón de US\$ por kilómetro

Excluyendo a los grandes ferrocarriles de México y Brasil, más de 20 ferrocarriles de carga de la región presentan ingresos anuales de 100 millones de dólares anuales o aún inferiores

- **Consecuentemente, su capacidad para obtener financiamiento es extremadamente limitada**
 - Los bancos comerciales no “saben” de ferrocarriles
 - Poseen períodos de repago incompatibles con los de maduración de las inversiones ferroviarias
 - Cuando los bienes de la concesión son propiedad del Gobierno, no pueden ser empleados como garantías
 - La “iliquidez” del material rodante limita el aporte de capitales frescos
 - Las inversiones en infraestructura realizadas por los concesionarios se vuelven inmediatamente propiedad de los Gobiernos y no se pueden emplear para repagar créditos en caso de default

¿Cual es la agenda Latinoamericana de los próximos 5-10 años?

No se observan situaciones que puedan amenazar el rol predominante de las concesiones y del sector privado en la actividad ferroviaria de carga

- Tres temáticas podrían ser las más relevantes de la agenda:
 - La exclusividad comercial (¿Sí?; ¿No?; ¿Más o Menos?)
 - La viabilidad financiera de largo plazo de los ferrocarriles pequeños y medianos
 - Continuar revisando los criterios, procedimientos y requerimientos para la renovación de concesiones

En Argentina, el negocio de la carga enfrenta un doble desafío: el primero es el fin de las concesiones

- **Final prácticamente inminente de los tres contratos**
 - FEPSA, Diciembre de 2021
 - NCA, Diciembre de 2022
 - Ferrosur, primer trimestre de 2023.
En su conjunto, esos tres concesionarios atienden el 75% de las toneladas ferroviarias (14,4 de 18,8 millones del año 2018).
 - Todas han manifestado su interés en prolongarlas por los 10 años adicionales previstos contractualmente
 - El fin de las concesiones implica, usualmente, el abandono o, al menos, el debilitamiento de las tareas de mantenimiento
 - Esta conducta es especialmente grave en el tema de la infraestructura ferroviaria
- **Es imprescindible avanzar, tan pronto como las urgencias de la pandemia lo permitan**
- **El Ministerio de Transporte dispuso la integración de la Comisión que tendrá a su cargo la renegociación de los contratos**

¿Extender las Concesiones existentes por 10 años (tiempo muy breve para la vida útil de los bienes ferroviarios ferroviarios) o relucitar por un período mucho más largo?

El segundo de los desafíos que enfrenta la carga está asociado a la definición de su modelo de gestión

- La legislación vigente desde 2015 impone un modelo de gestión basado en el Open Access (Acceso Abierto) y la desintegración vertical, sin exclusividad comercial
- Mayor rol del estado en la a infraestructura ferroviaria y el control de tráfico, bajo principios de “objetividad, transparencia y no discriminación”
- Esa participación del estado en las inversiones en infraestructura debe ser inteligente
 - De manera selectiva en aquellos corredores en que existan niveles sólidos de demanda
 - Un uso consciente de la escasez de los recursos
 - Prolongar tanto como sea económica y técnicamente razonable la vida útil de la vía existente

Ambas problemáticas (la decisión de extender o relicitar los contratos de concesión y la definición del modelo de gestión) habrán de configurar el sistema ferroviario de cargas de las próximas décadas

International Transport Forum (ITF)

Descarbonizando el Transporte Ferroviario de Cargas en Tiempos de Crisis

Visión sobre el Futuro del Transporte Ferroviario en este Nuevo Contexto y Factores que influyen en el Financiamiento de Proyectos

Jorge Kohon

Julio 16, 2020

