

EL TRANSPORTE COMO POLITICA PUBLICA PARA EL DESARROLLO

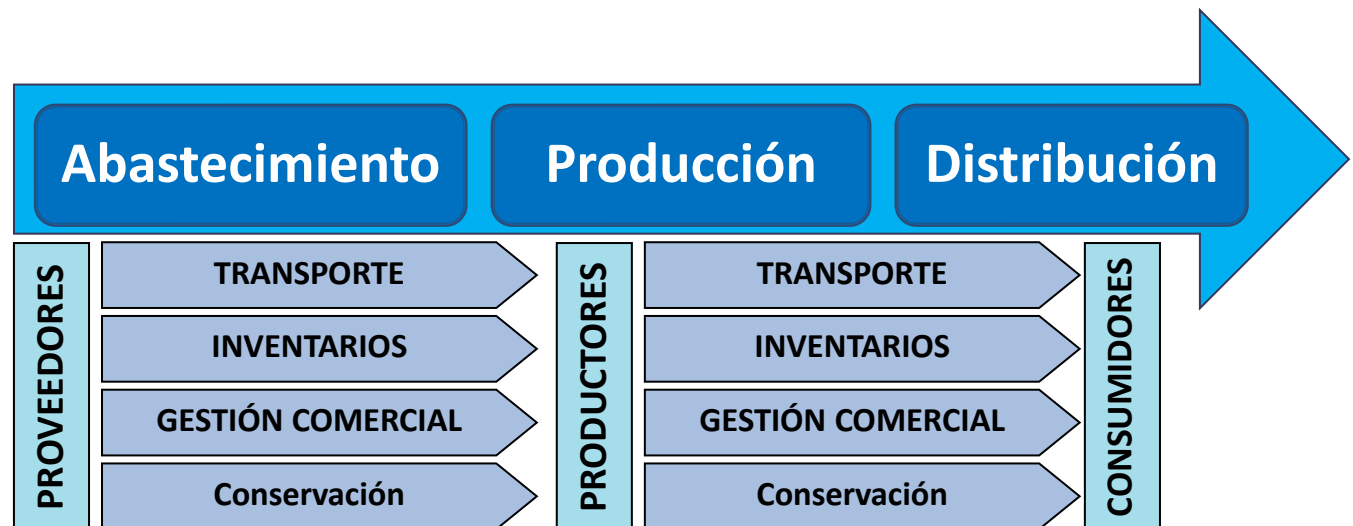


**Ministerio del
Interior y Transporte**
Presidencia de la Nación

LA LOGÍSTICA DE CARGAS HA ADQUIRIDO UN VALOR ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO

- ✓ **Aumenta la competitividad de las exportaciones**
- ✓ **Reduce los costos de distribución internos**
- ✓ **Promueve el desarrollo de las economías regionales**
- ✓ **Mejora la integración social de la población**
- ✓ **Disminuye el consumo energético**
- ✓ **Permite una mayor sustentabilidad ambiental**

- ▶ 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)

HACIA UN SISTEMA DE LOGISTICA INTEGRAL



- ▶ PENSAR LA LOGÍSTICA DE CARGAS DESDE UN ENFOQUE INTEGRAL Y SISTÉMICO,
- ▶ QUE APOYE EL MODELO PRODUCTIVO NACIONAL,
- ▶ SATISFACIEDO LAS NECESIDADES DE LOS DISTINTOS SECTORES Y LAS ECONOMÍAS REGIONALES.

HERRAMIENTAS DE POLÍTICA PÚBLICA

SISTEMA DE PRIORIDADES

**REQUERIMIENTOS DE
INFORMACIÓN**

**OBSERVATORIO
NACIONAL DEL
TRANSPORTE**

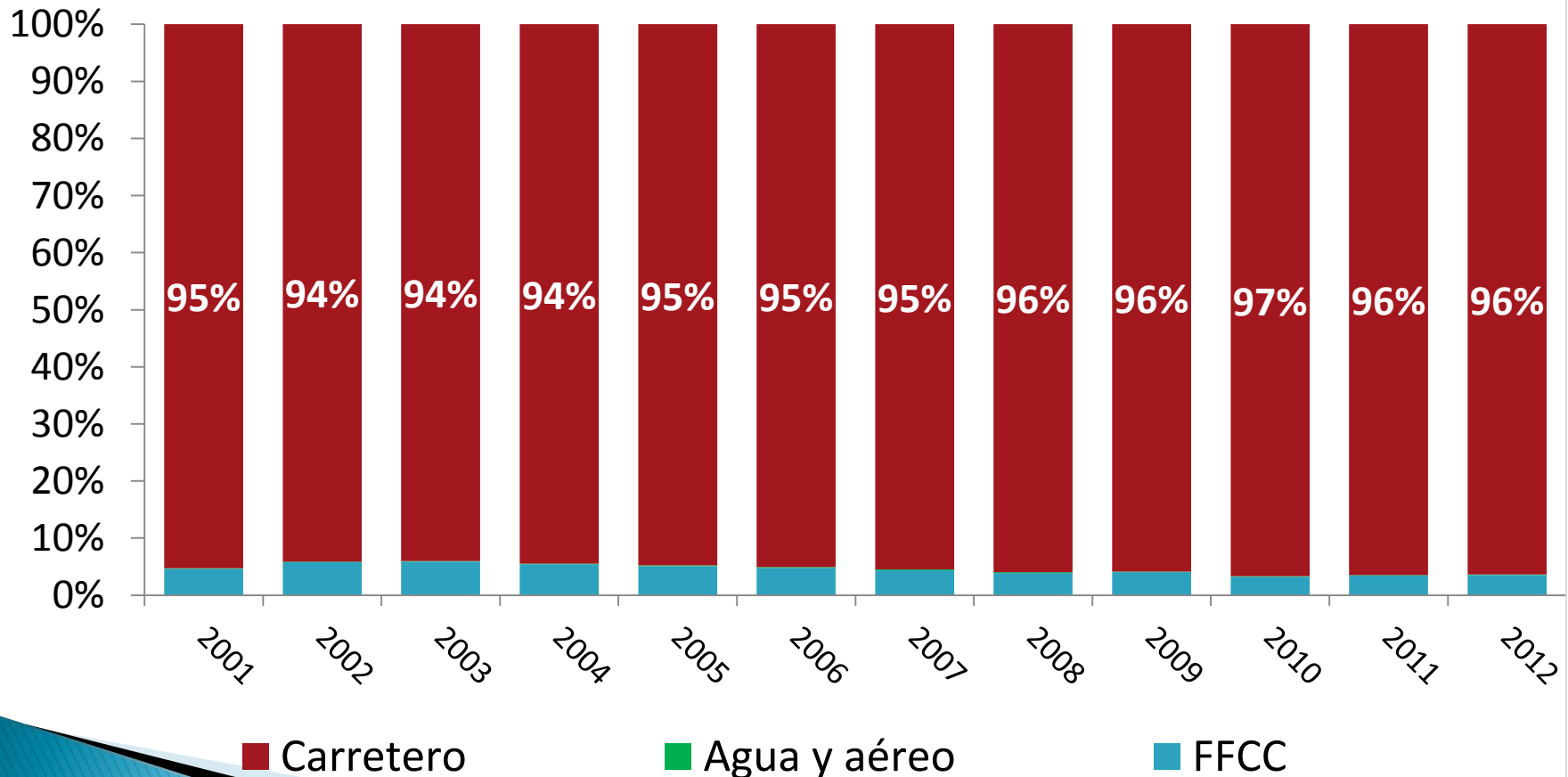
**MATRIZ DE
ORIGEN Y
DESTINO**

**DOCUMENTO
ELECTRÓNICO
DE CARGA**

**MAPA DE
DEMANDA**

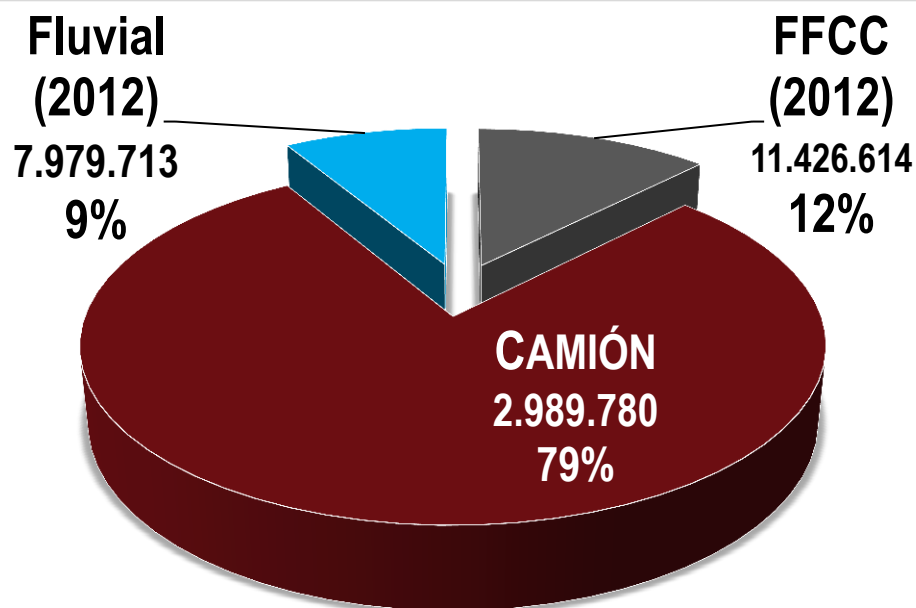
PARTICIPACION DE CADA MODO DE TRANSPORTE POR EL TOTAL TRASPORTADO

Distribución Modal de Cargas (tn-km)



Fuente: C3T, ONDAT, UTN (2013)

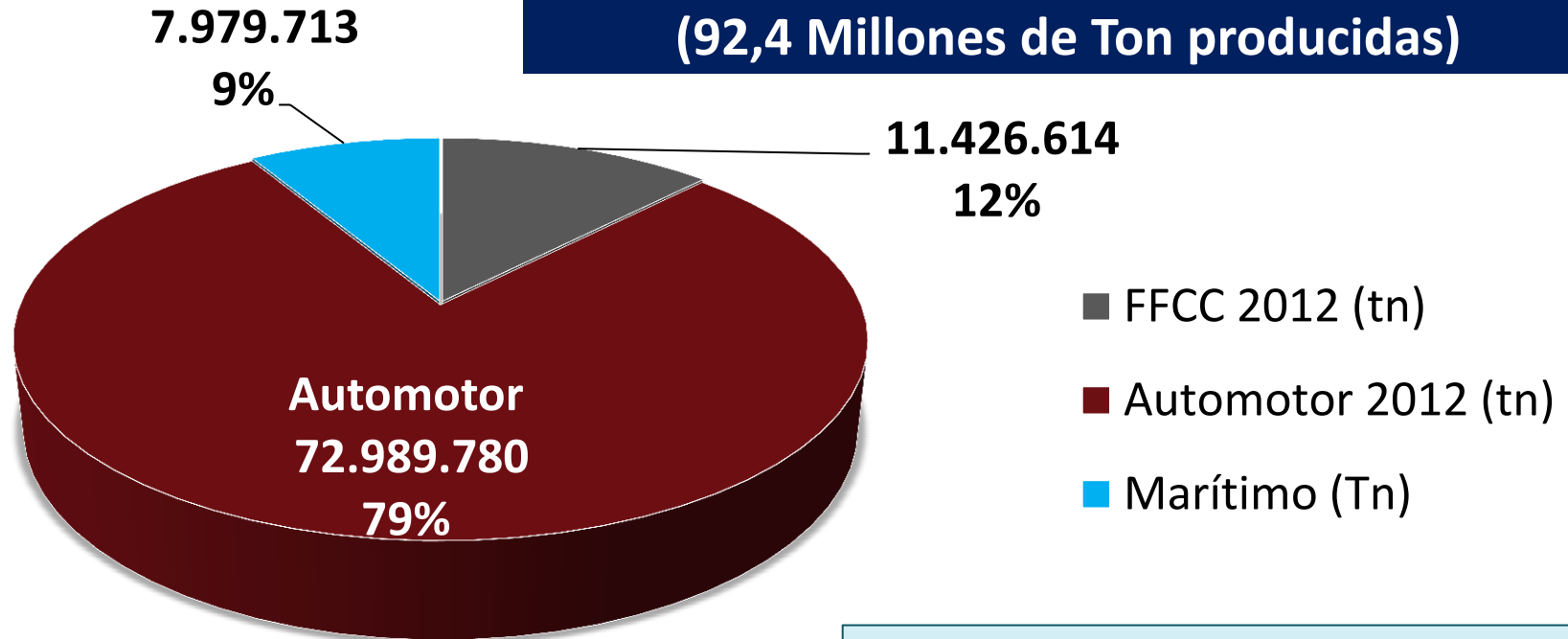
Granos y derivados 2012 - Distribución Modal (92,4 Millones de Ton producidas)



	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.

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



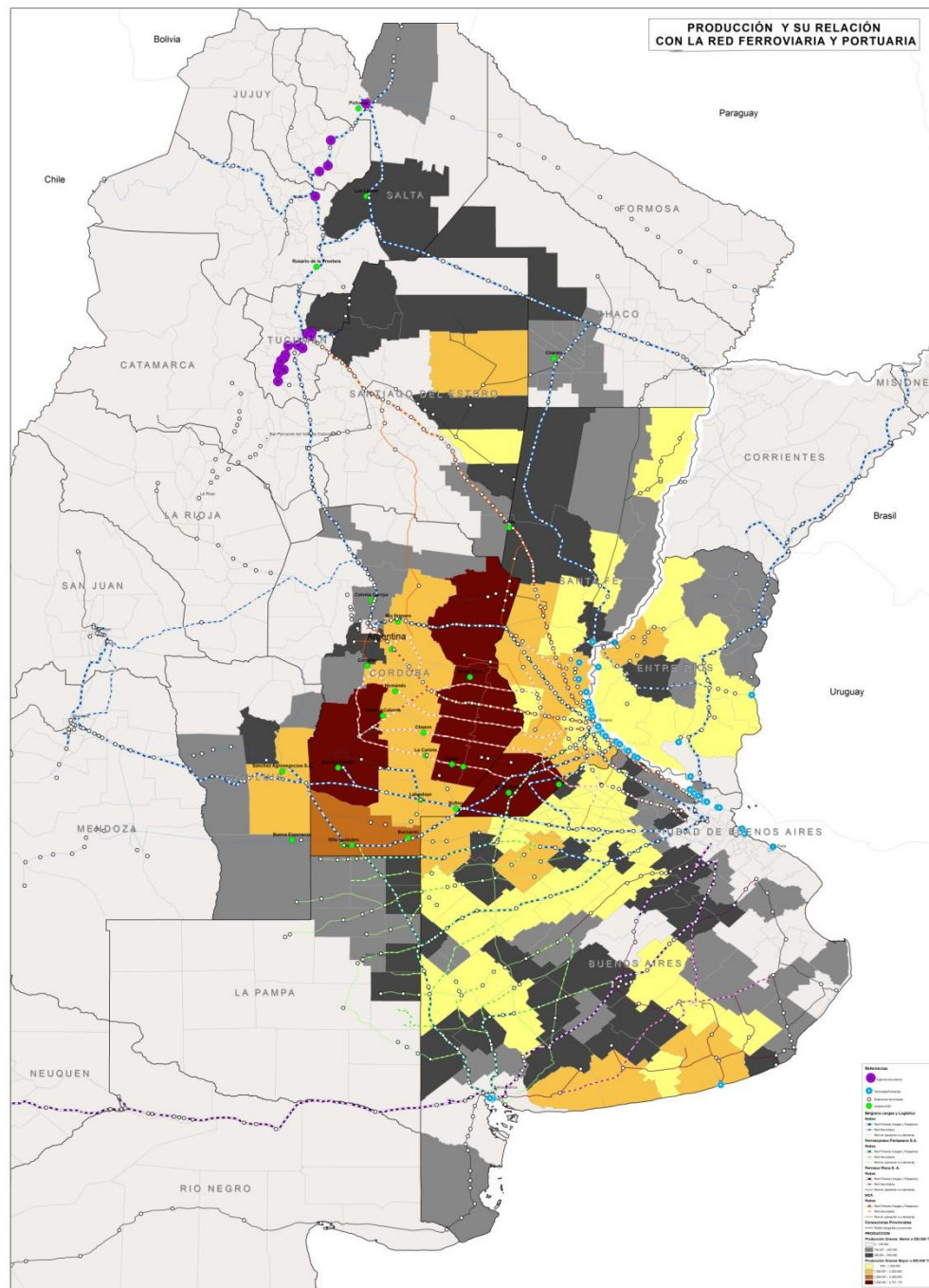
	2012	
COSECHA	92.400.000 ton.	
FFCC	11.430.000	12%
CAMIÓN	73.000.000	79%
FLUVIAL	8.000.000	9%

➤ La matriz modal de transporte está concentrada en el automotor.

➤ Los granos se presentan, por su volumen y tipo de carga, como un producto que encuentra grandes ventajas en el ferrocarril.

➤ En 2013, la participación del FF.CC. fue del 10,5% con una producción de 105 millones de toneladas.

DEMANDA DE CARGA



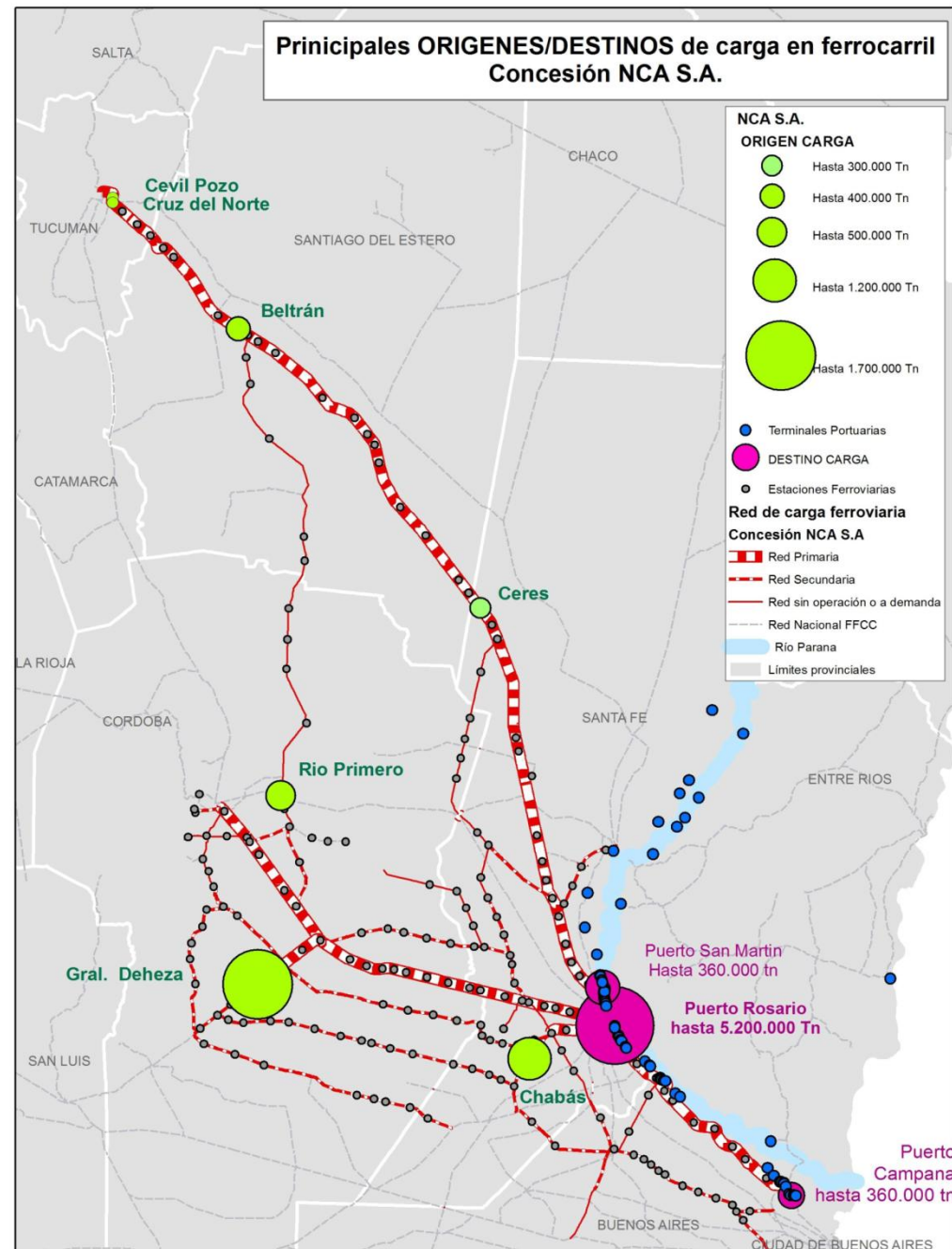
PRINCIPALES TERMINALES DE DESTINO NCA S.A.

➤ 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.

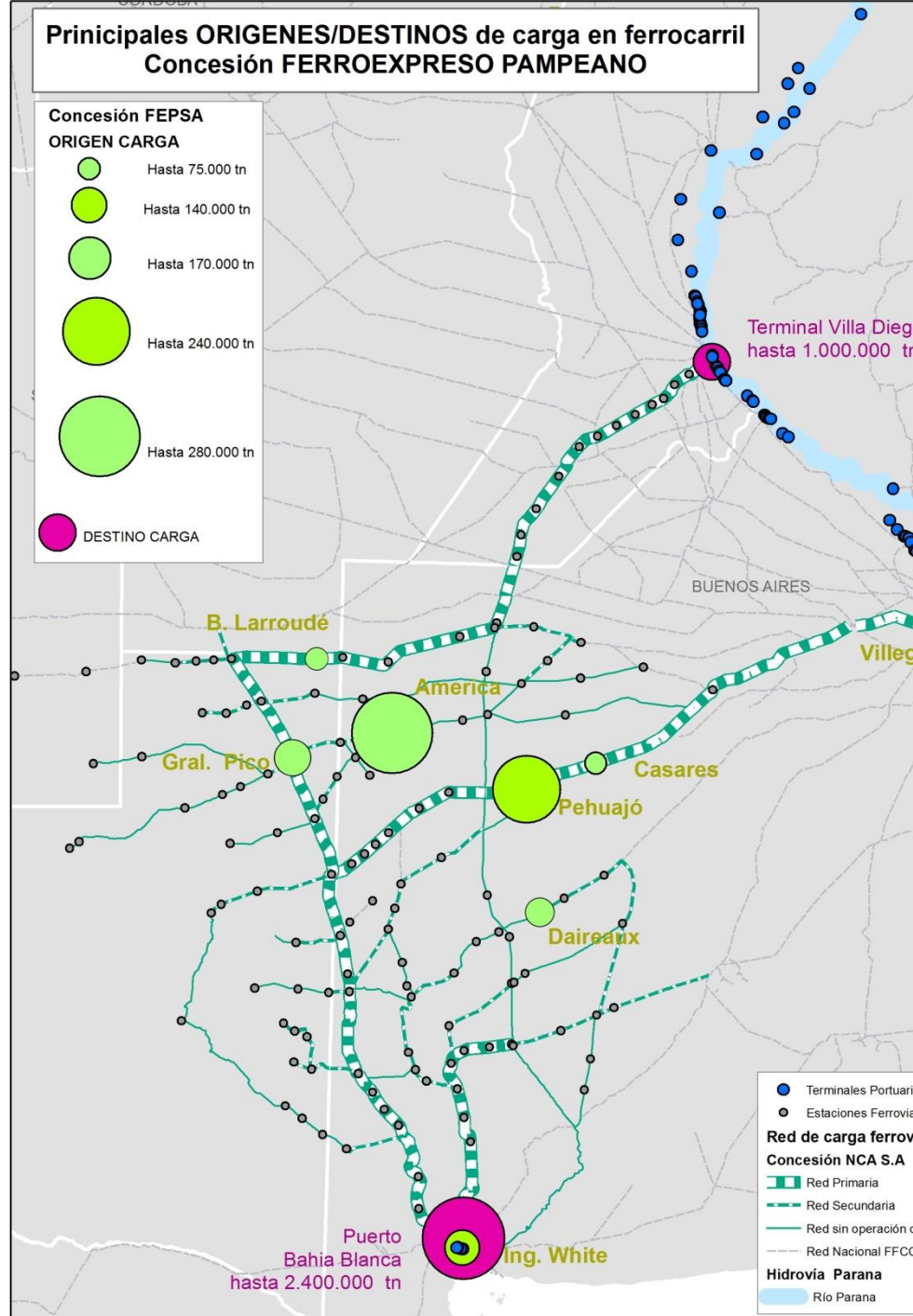
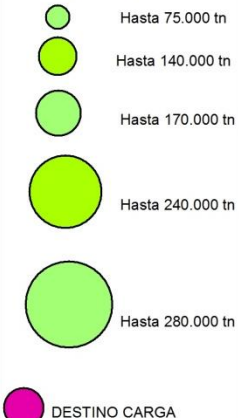
➤ Respecto de los granos y subproductos, Rosario es el destino de más del 98% de la carga.



Principales ORIGENES/DESTINOS de carga en ferrocarril Concesión FERROEXPRESO PAMPEANO

Concesión FEPSA

ORIGEN CARGA



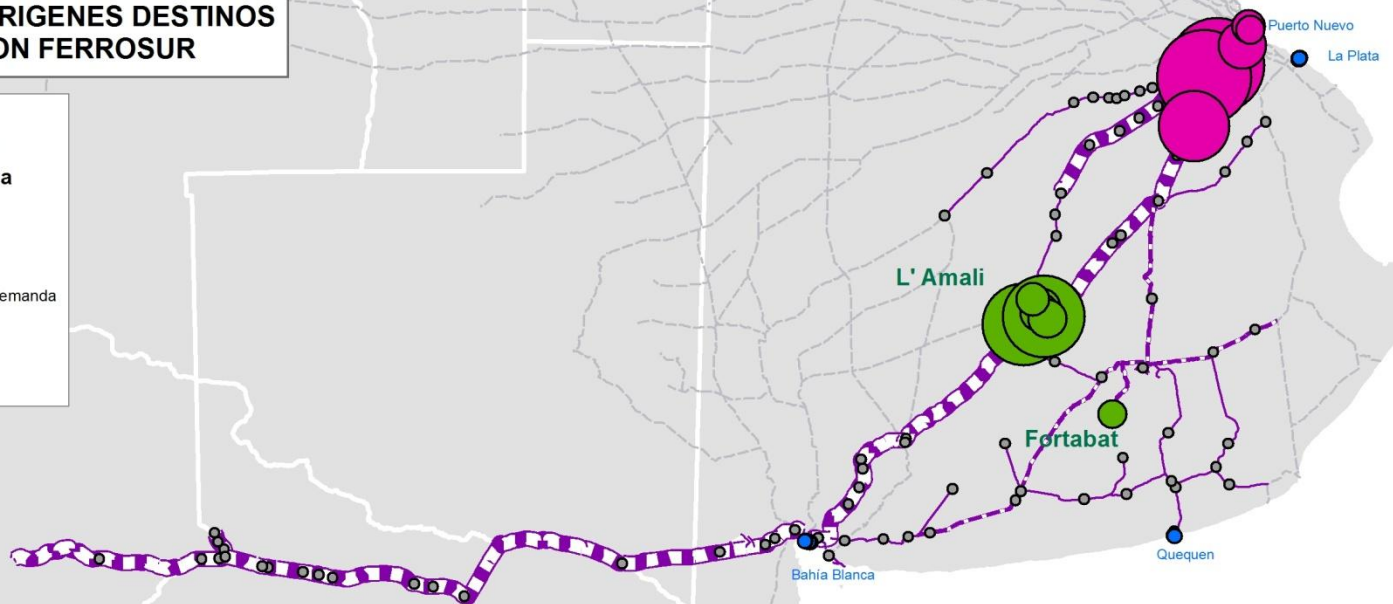
PRINCIPALES TERMINALES DE DESTINO FEPSA S.A.

- 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 CONCESION FERROSUR

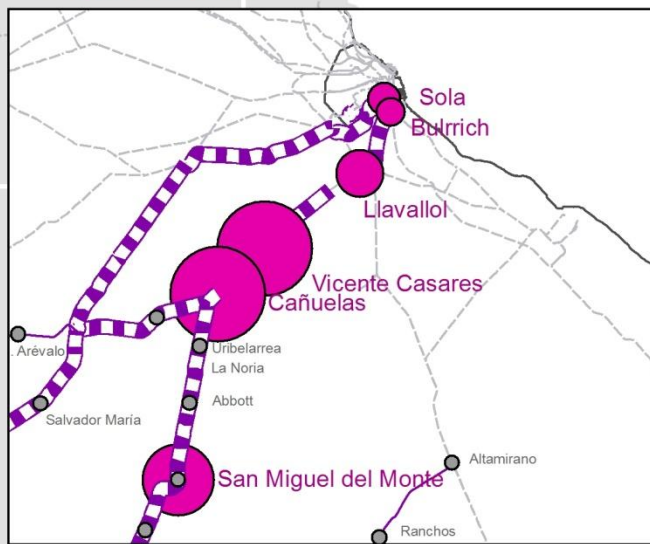
- Terminales Portuarias
 - Estaciones Ferroviarias
- Red de carga ferroviaria**
Concesión NCA S.A
- Red Primaria
 - Red Secundaria
 - Red sin operación o a demanda
 - Red Nacional FFCC
- Hidrovia Parana**
- Río Parana



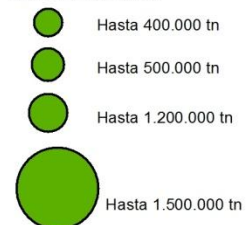
Principales Destinos



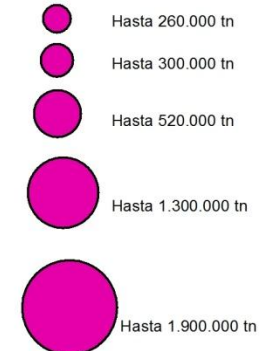
Principales Destinos



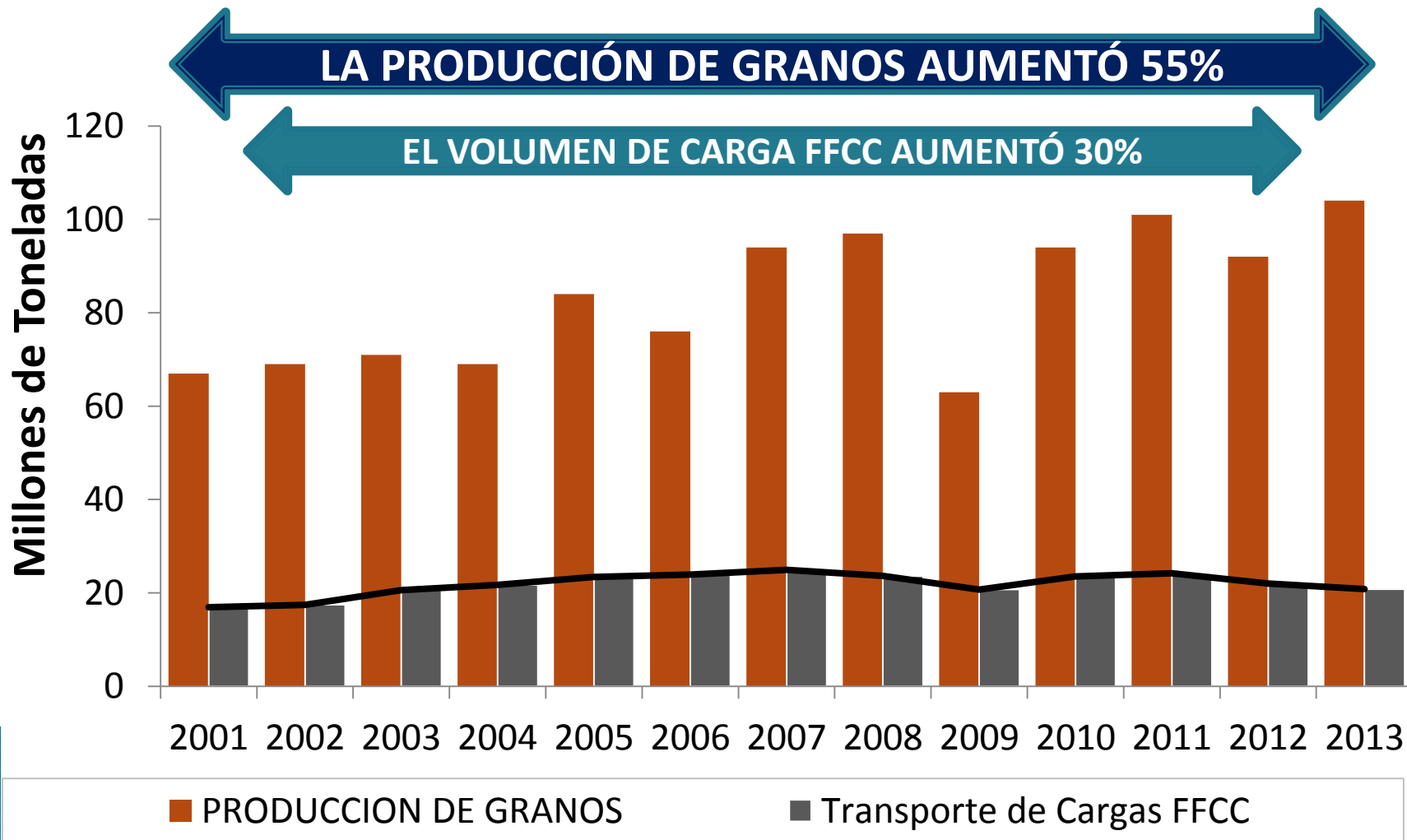
FERROSUR ORIGEN CARGA



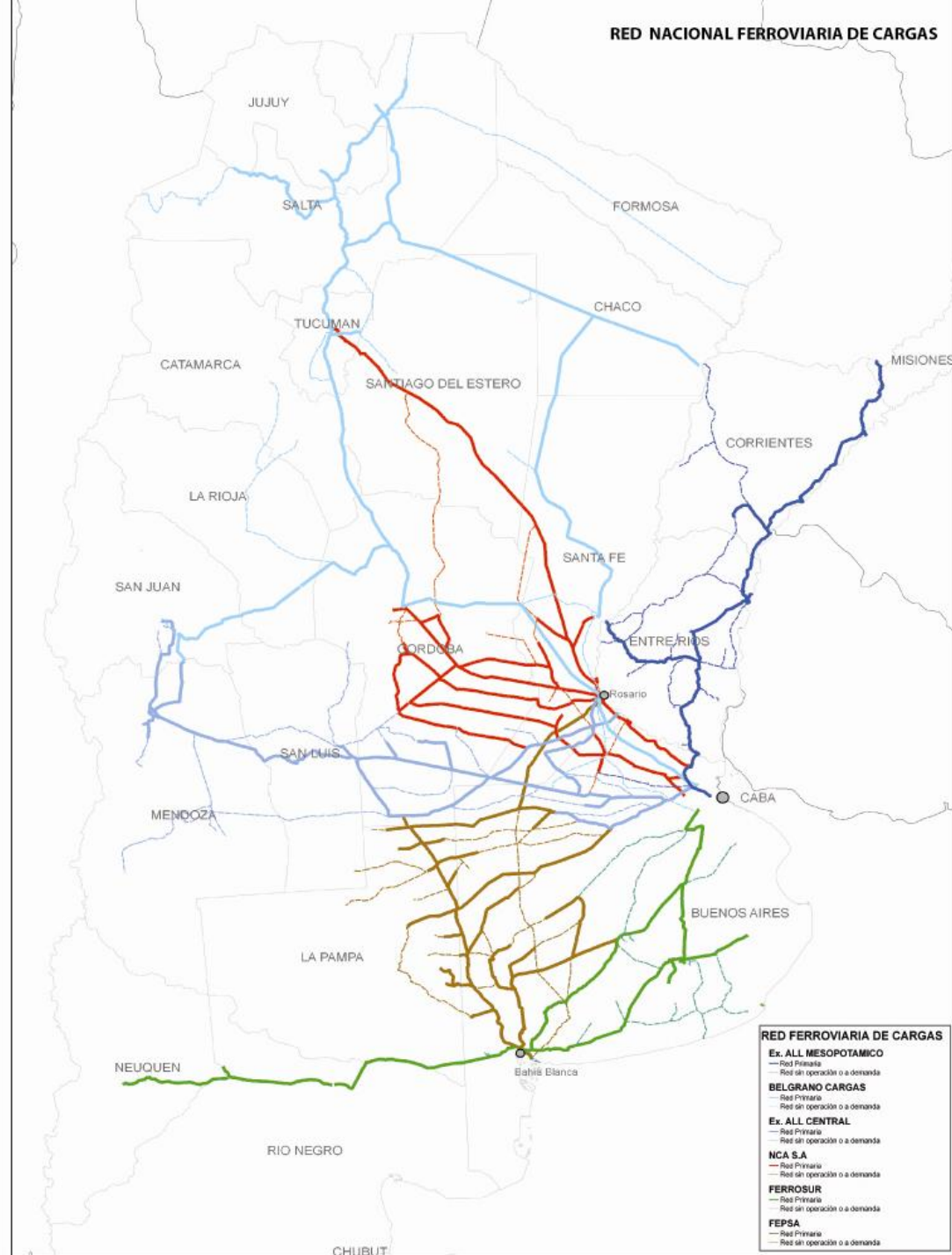
DESTINO CARGA



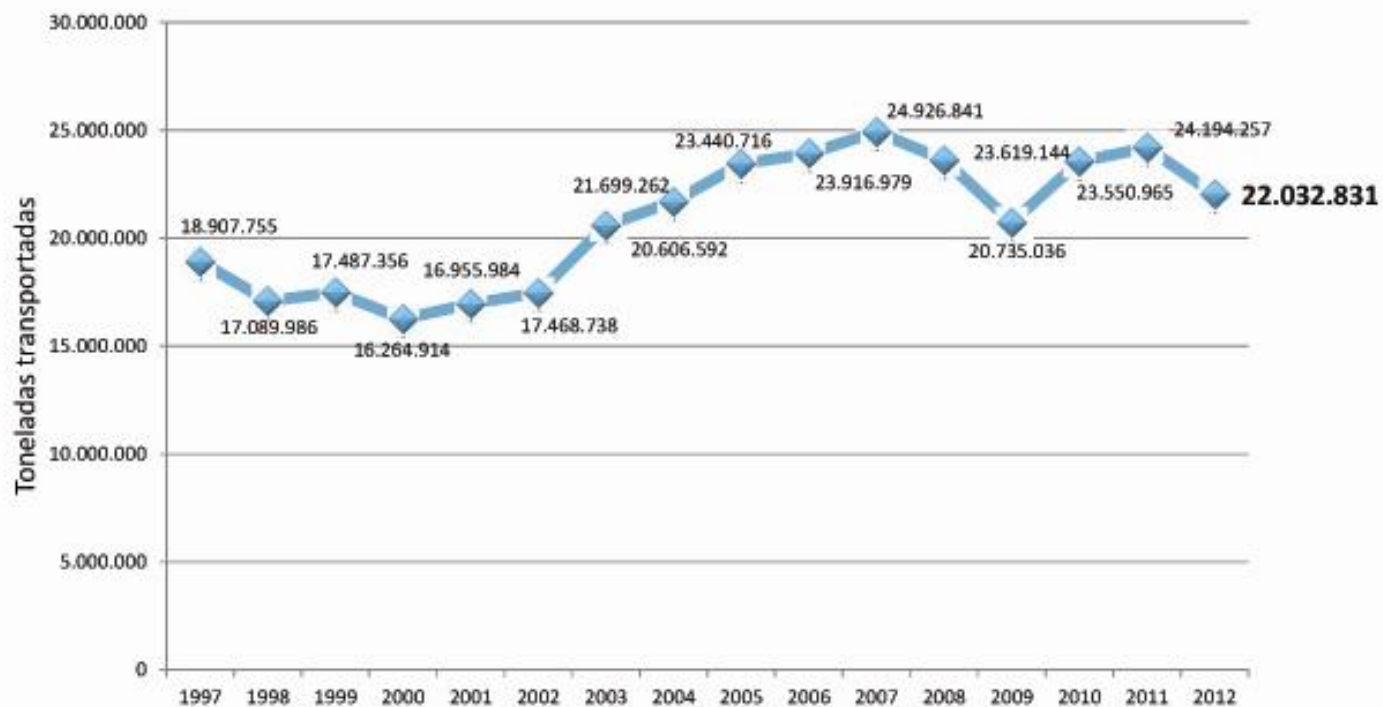
CRECIMIENTO PRODUCCIÓN DE GRANOS vs. CRECIMIENTO DE FFCC de CARGA (2001-2013)



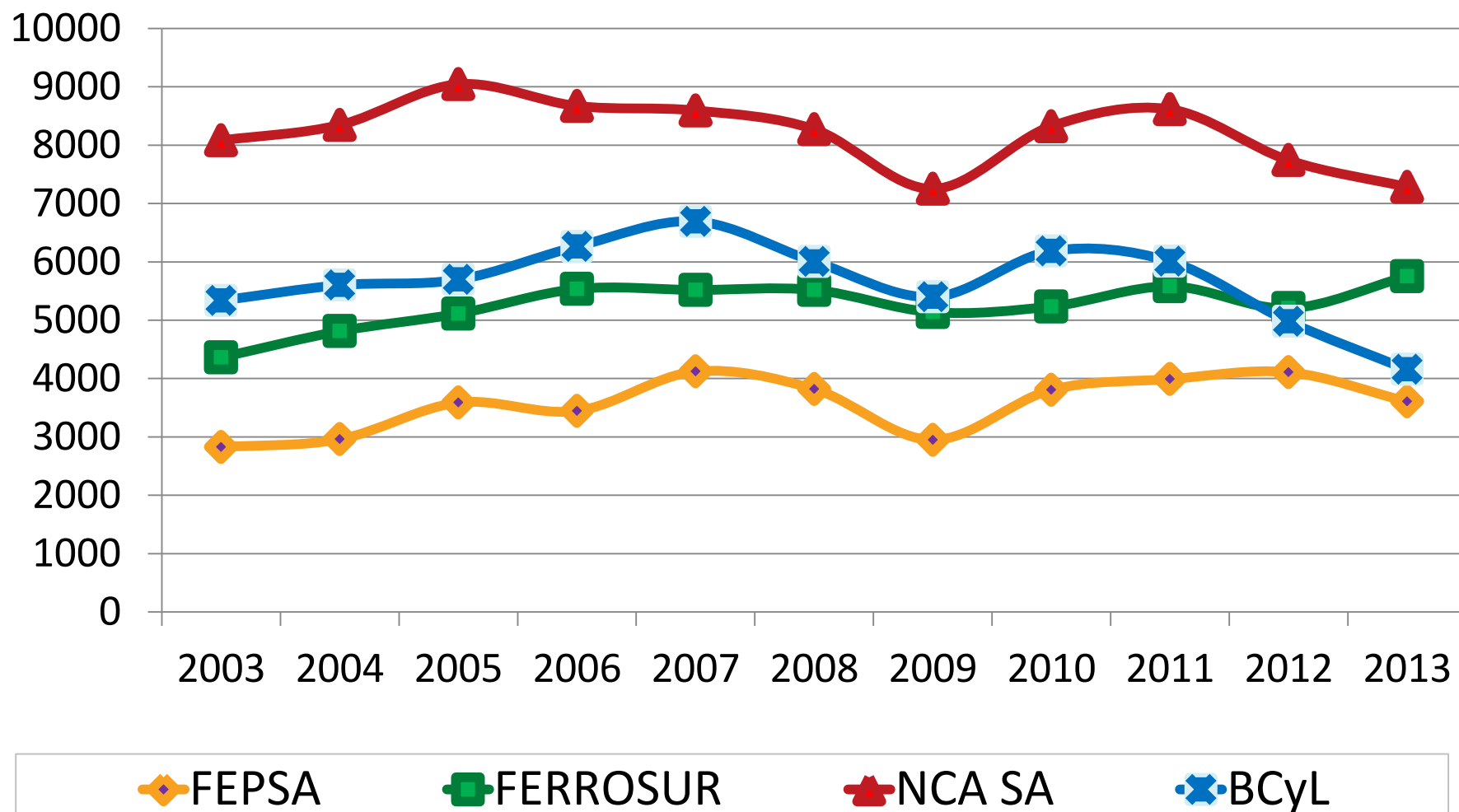
RED NACIONAL FERROVIARIA DE CARGAS



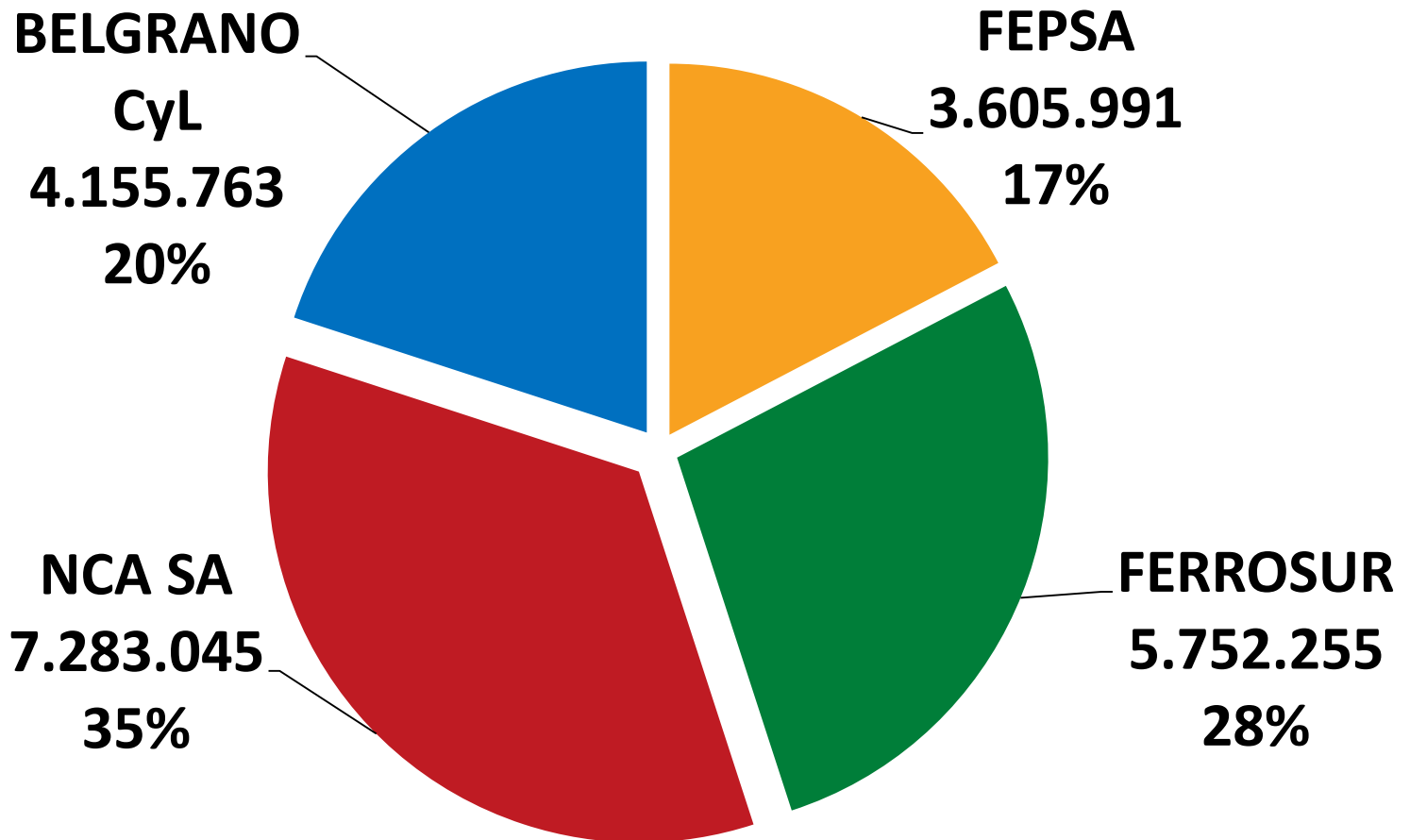
Toneladas transportadas anualmente - Sistema FFCC de cargas nacional



TONELADAS TRANSPORTADAS POR CONCESIONARIO (2003-2013) (*1000)



PARTICIPACIÓN DE CONCESIONARIOS EN TONELADAS (2013)



CONCESIONARIOS FFCC. Datos Generales

	NCA	FEPSA	FERROSUR	Belgrano CyL
Accionista Controlante	AGD S.A.	TECHINT S.A.	LOMA NEGRA SA	100% Estatal
Red Concesionada (Kms)	4.750	5.094	3.377	15.305
Red Operativa (%)	78%	50%	86%	60%
Red NO Operativa (%)	22%	50%	14%	40%
Cantidad Personal (2012)	1.410	1.082	1.046	3.739
Locomotoras	114	54	65	360
Locomotoras operativas	80	52	38	122
Vagones	5.673	1.907	4.634	13.400
Vagones operativos	3.899	1.648	2.195	7.392

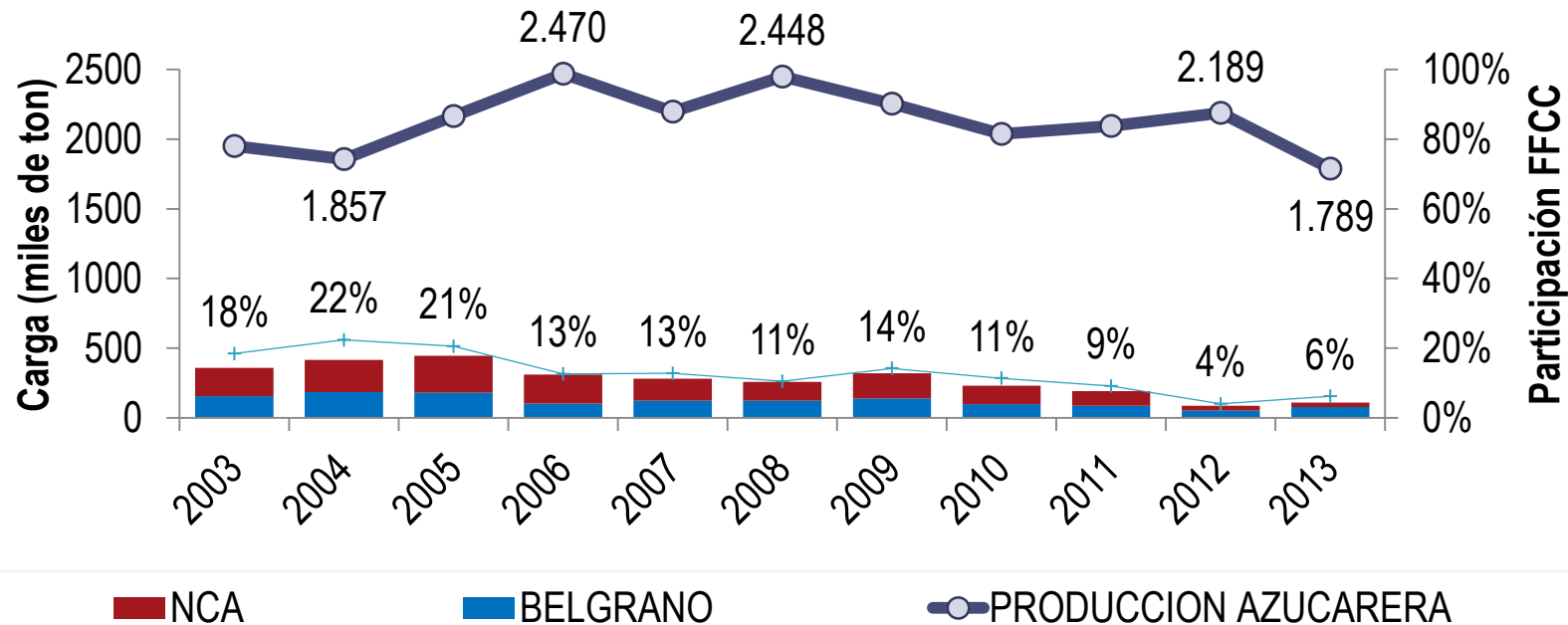
Ahorro de Combustible

	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

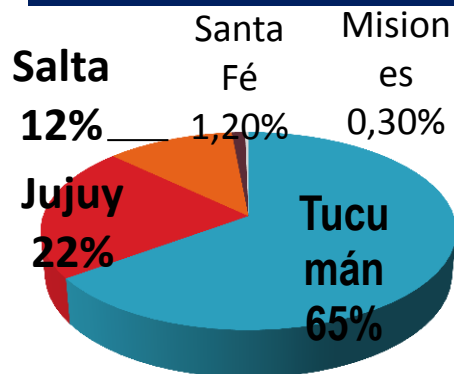
TRANSPORTAR 1.000.000 DE TONELADAS, 600 KM

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

Producción de Azúcar y Participación del FFCC



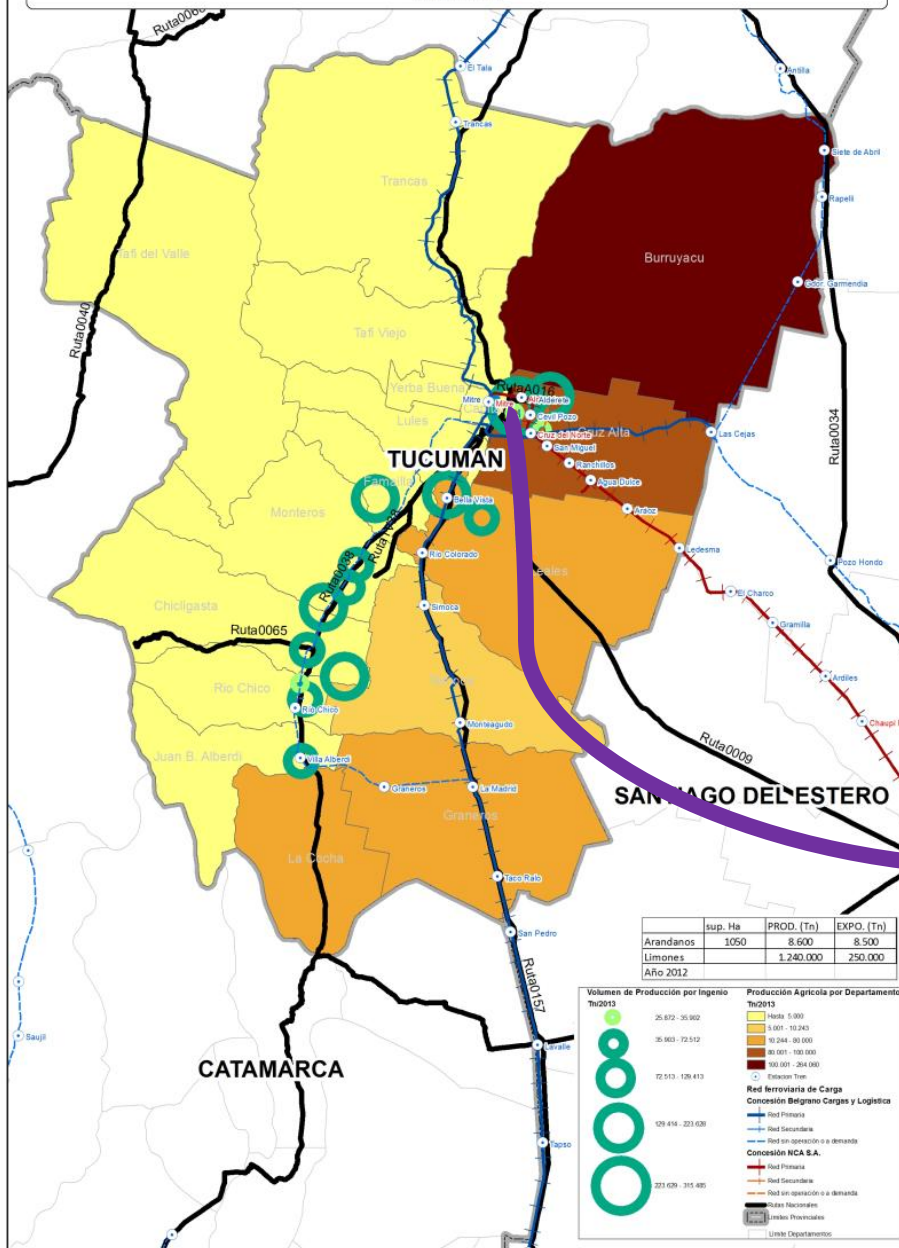
Producción de Azúcar por Provincia



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



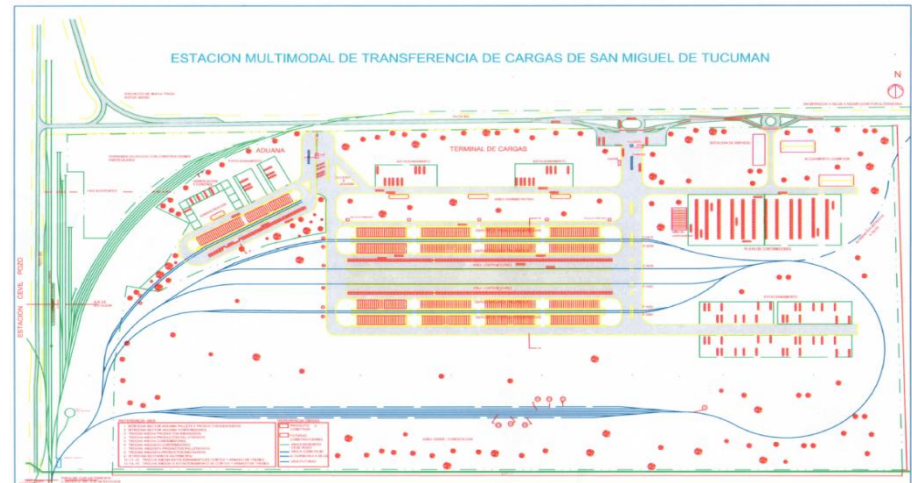
CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGA MULTIMODAL EN CEVIL POZO

- ✓ 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



➤ **INFRAESTRUCTURA E INVERSIONES**

- IDENTIFICAR Y SELECCIONAR LA DEMANDA DE CARGA
- SOLUCIONES LOGISTICAS DE LAS NECESIDADES DE LA DEMANDA
- PLAN DE MEJORAS SELECTIVAS
 - CENTROS DE CARGA Y DESCARGA
 - MEJORAS OPERATIVAS EN TERMINALES Y ACOPIOS
 - RECUPERACIÓN DE LA RED FERROVIARIA
- **MÚLTIPLES FUENTES DE FINANCIAMIENTO**

- ▶ **REGULACIÓN Y CONTROL**
 - TARIFAS
 - SATISFACCIÓN DE LA DEMANDA
- ▶ **COORDINACIÓN ENTRE DADORES Y TOMADORES DE CARGA**
- ▶ **COORDINACIÓN ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE DE CARGA**
- ▶ **GENERACIÓN DE CAPACIDADES ESPECIALIZADAS**
 - GENERACIÓN DE CONOCIMIENTO Y KNOW HOW
 - RECURSOS HUMANOS CALIFICADOS
- ▶ PARTICIPACIÓN DE DIFERENTES ACTORES
- ▶ ARTICULACIÓN PÚBLICO – PÚBLICO
- ▶ ARTICULACIÓN PÚBLICO – PRIVADA
- ▶ SISTEMA DE INFORMACIÓN DINÁMICO → MATRIZ OD

ARTICULACIÓN CON TERMINALES PORTUARIAS

- ▶ CUELLOS DE BOTELLA
- ▶ MEJORAS OPERATIVAS
- ▶ MAYOR TECNIFICACIÓN
- ▶ COORDINACIÓN
- ▶ REDUCCIÓN DE TRÁNSITO DE CAMIONES EN ZONAS URBANAS Y EN HORAS PICO
- ▶ PROYECTOS
 - PUERTO SECO, AUTOMOTRIZ

PROYECTOS EN MARCHA

- ▶ OBSERVATORIO NACIONAL DEL TRANSPORTE
- ▶ OBRAS DE INFRAESTRUCTURA → VER
- ▶ PLAN DE RECUPERACIÓN DEL BELGRANO CARGAS
- ▶ COMPRA DE MATERIAL RODANTE
- ▶ RECUPERACIÓN DE LA INDUSTRIA NACIONAL (FFMM)
- ▶ CENTROS DE CARGA Y DESCARGA
- ▶ PUERTOS SECOS
- ▶ PUERTO AUTOMOTRIZ

CONCLUSIONES

- ▶ LA LOGÍSTICA TIENE UNA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA PARA EL DESARROLLO COMPETITIVO CON INCLUSIÓN SOCIAL
- ▶ PROYECTOS A LARGO PLAZO
- ▶ VISION INTEGRAL DE LA LOGÍSTICA
- ▶ PARTIR DEL SECTOR PRODUCTIVO IDENTIFICANDO LAS NECESIDADES PARA SATISFACER LA DEMANDA ACTUAL Y POTENCIAL
- ▶ ARTICULACIÓN PÚBLICO-PÚBLICO Y PÚBLICO-PRIVADA
- ▶ NO ALCANZA CON HABLAR DE INFRAESTRUCTURA TAMBIÉN DEBE HABLARSE DE REGULACIÓN, COORDINACIÓN Y GENERACIÓN DE CONOCIMIENTO
- ▶ MAYOR ESPECIALIZACIÓN EN LAS TAREAS DE LOGÍSTICA QUE SIRVAN A TODO EL ENTRAMADO PRODUCTIVO Y NO SÓLO A EMPRESAS INDIVIDUALES