

ACUERDO ENTRE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA, LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA y EL MINISTERIO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE

PROTOCOLO COMPLEMENTARIO Nº 2

Estudio de prefactibilidad técnica, socioeconómica, ambiental, financiera y de ingeniería, para la vinculación entre las obras previstas en el Plan Circunvalar Rosario, la infraestructura del Corredor Ferroviario Zárate-Campana y el Puerto de La Plata, a través de la traza de la Ruta Provincial Nº 6.

Objetivo del proyecto

Analizar la viabilidad técnica, económica, financiera y ambiental de la conexión ferroviaria entre los puertos de Zárate y La Plata (FC Z-LP) vinculando de esta manera los dos mayores aglomerados urbanos de la Argentina, el Gran Rosario y la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Etapas

- Relevamiento primario de información.
- 4 viajes a campo (1 viaje de recorrido total de la RP 6, 1 viaje de reconocimiento de la cabecera Norte y 2 viajes a la cabecera Sur).
- 1 viaje a Rosario para visitar el puerto de Tambúes y de San Lorenzo.
- Realización de 29 entrevistas (Cámaras agropecuarias, empresas cerealeras, empresas transportistas ferroviarias y de cargas viales, navieras, etc.)
- Actualmente, el proyecto se encuentra en la etapa de elaboración del primer informe de avance, con una prefactibilidad económica y financiera global, que será entregado en los primeros días del mes de octubre.

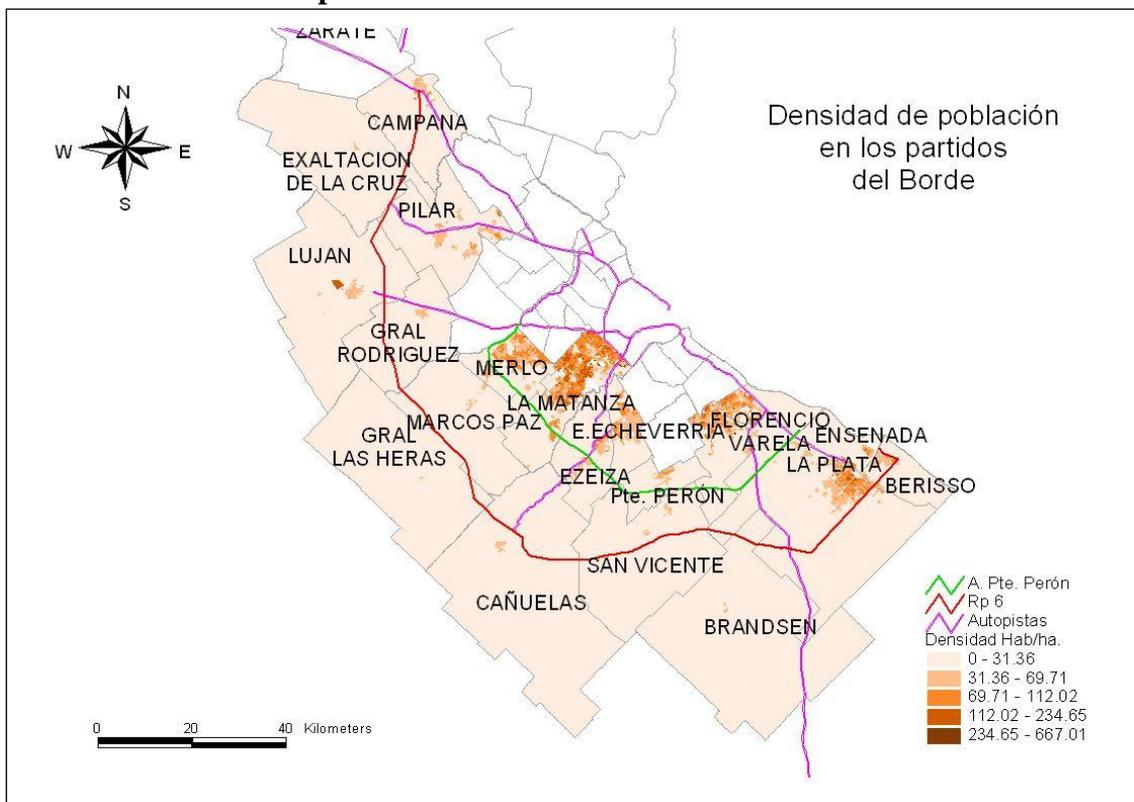
Factores que impulsan el proyecto

- **Agrograneles en el Puerto de Rosario:** El importante crecimiento de la demanda de granos y derivados de oleaginosas y cereales en granos ha multiplicado las operaciones de puerto de Rosario que en el año 2013 exportó 54,8 millones de toneladas y cuenta con 19 terminales portuarias de granos y subproductos. El crecimiento proyectado del 25% en la producción de granos fundamenta la continuidad del proceso que puede contribuir a agravar la gestión terrestre y fluvial en el denominado “up river”.
- **Nueva terminal de contenedores en el puerto de La Plata:** En la actualidad la terminal tiene una capacidad de 450 mil TEUS (2014) y proyectada de 950 mil TEUS (2025)
- **Alternativa en la congestión de la Hidrovía Paraná:** El alto nivel de operaciones en la Hidrovía Paraná genera interés para el desarrollo de una alternativa portuaria intermedia anterior a las facilidades portuarias de Quequén y Bahía Blanca .
- **La disponibilidad de un puerto con conectividad ferroviaria que opere contenedores**
- **Las dificultades operativas del PBA:** se presentan en tres áreas principales:
 - (i) la limitación de los accesos terrestres;
 - (ii) la ineficiencia operativa del propio puerto y
 - (iii) los accesos náuticos.

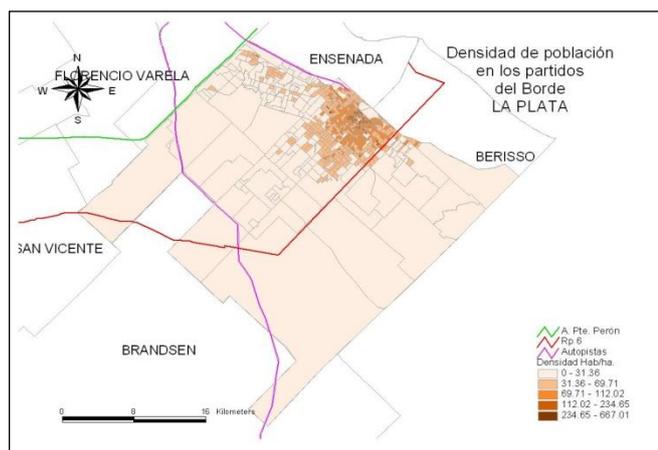
Estas limitaciones no impiden que este puerto sea el más importante de la Argentina en lo que respecta a carga general, posición que seguirá poseyendo por un largo período, en la medida que no aparezcan puertos alternativos, cuya localización y funcionalidad sea superadora de la actual.

Trazado de la Ruta Provincial Nro. 6

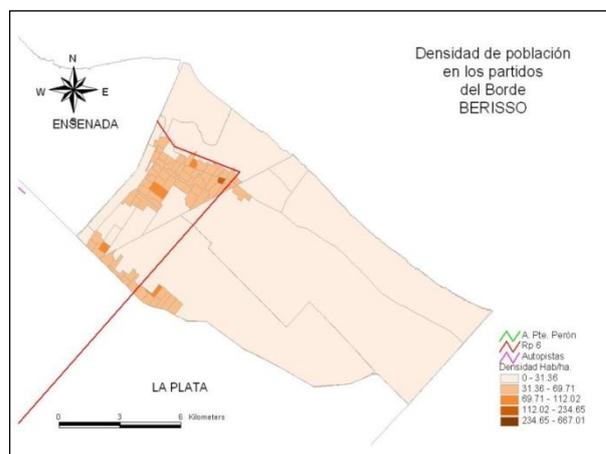
Mapa del Trazado ferroviario sobre la RP 6



Trazado de la Cabecera Norte



Trazado Cabecera Sur



Determinación de los Costos viales y ferroviarios

La RP 6 está adelantada en alrededor del 60%, estando en ejecución los tramos restantes. La cabecera Norte será cubierta por obras existentes y la cabecera Sur al Puerto de la Plata consiste en obra nueva de aproximadamente 30 Km. Las

características de las obras harán necesario la construcción de caminos de servicio en ambas manos a lo largo de toda su extensión. Estas obras así como el completamiento de la RP 6 son descriptas pero no se imputan al Proyecto.

Costos ferroviarios

Los costos ferroviarios se aproximan a los USD 450 millones, que incluyen los 170 km de nuevo trazado ferroviario paralelo a RP 6, adecuación de obras existentes en cabecera Norte próximas a Zarate-Campana, obras nuevas de cabecera Sur hacia Puerto de La Plata, adecuación de obras existentes en su conexión al nuevo ramal y expropiaciones de terrenos para ampliaciones futuras.

Costos viales

Los costos viales adjudicados para una prestación del servicio ferroviario adecuado a las condiciones de tránsito pretendidas, las intersecciones deberán ser resueltas con pasos a nivel que obligara a realizar puentes en las rutas que interceptan a la RP 6, con galibo de doble contenedor. Por ello, los costos viales adjudicados al proyecto ferroviario deben incluir la adecuación de 4 intersecciones principales y 12 cruces secundarios. **La estimación presupuestaria alcanza a USD 25 millones.**

Principales cargas destinadas al proyecto

La viabilidad económica de la vinculación ferroviaria entre las localidades de Zárate y La Plata depende, en el mediano plazo, de los mercados a los cuales el tramo pueda atender y, en el largo plazo, de la diversificación y ampliación de estos mercados.

- **Productos agrícolas y sus derivados** rondarían los 3 millones de toneladas (estos valores son estimados y están sujetos a revisión, ya que se encuentran en proceso de determinación de las cantidades dirigidas al proyecto).
- **Cargas contenerizadas/contenerizables:** Se derivarían alrededor de 2,6 millones de toneladas de exportaciones y unas 3,5 millones de toneladas de importaciones. Esto implicaría que en un primer momento se derivarían unos 360 mil TEUS al FFCC.
- **Productos originados en la industria pesada** como ser bobinas de acero, tubos, escoria para la fabricación de cemento y chatarra para la industria siderúrgica, que implicaría una carga de más de 1,5 millones de toneladas.
- Otros Productos de consumo interno de bajo precio (cemento, petroquímicos, entre otros), y cargas generales por ampliación del hinterland directo del proyecto.

Principales beneficios económicos del proyecto y aportes

- Ahorro de costos de transportes (fundamentalmente ahorro de combustible) que será apropiado por integrantes de la cadena productiva y de servicios.
- Disminución de accidentes y congestión urbana de camiones.
- Ahorro de tiempos de uso de la hidrovía.
- Impacto sobre balance de pago por menor consumo de combustibles
- Valorización de la menor emisión de gases de efecto invernadero.
- Beneficios indirectos por la contaminación del medio ambiente.

Conclusiones

Los estudios en curso arrojan señales de optimismo en cuanto a la demostración de factibilidad del proyecto, en tanto **los beneficios anuales serían del orden de los USD 80 millones**, que provienen fundamentalmente del ahorro en costos de transporte y que, en términos de ahorro de combustible, equivaldrían al 0,2 % del consumo nacional de gasoil.

El ahorro de la emisión de gases de carbono (**beneficios ambientales**) **podrían ser valorizados en el orden de USD 3 millones anuales.**