



**CENTRO DE
ACOPIADORES DE
CEREALES**

30 de Marzo de 2006

BOLETIN N° 1.704

**TRANSPORTE FERROVIARIO
TRANSPORTE DE GRANOS POR FERROCARRIL
EVOLUCION**

Si bien la participación del medio ferroviario en el tráfico de cereales y oleaginosas se mantiene en el orden del 7 al 8% con respecto a la producción total del país, en el año 2005 se observa un importante incremento en los tonelajes logrados por las empresas concesionarias de la explotación de los servicios de carga.

En efecto, en el curso de 2004 se transportaron en vagones ferroviarios un total de 5.991.728 toneladas, con una producción de granos en el país que alcanzó estimativamente 71.000.000 toneladas, mientras que en el año 2005 el volumen movilizado fue de 7.049.777 toneladas, frente a una producción que orbita los 84.000.000 toneladas o sea que se transportaron 1.058.049 toneladas más que el período anual anterior.

Entrando en análisis de la escala que le cupo a cada empresa en particular y que observan mayor participación en el tráfico motivo de este análisis, surge que Ferroexpreso Pampeano S.A., con un incremento del orden de las 644.460 toneladas y Nuevo Central Argentino con un mejor índice de 256.123 toneladas, son las empresas de mayor actividad en el resultado que se menciona, seguidas por el A.L.L. con un tonelaje superior de 187.564 toneladas.

La razón de estos números es atribuible, sin duda, a la mejora operativa obtenida por la incorporación de nuevas unidades en el parque de locomotoras, como así a la relación comercial que se aprecia con los dadores de carga que operan en el ramo de la producción agrícola.

Como circunstancia de futuro, debemos tener especialmente en cuenta, que las perspectivas del país en lo referido a la producción de granos se vislumbran como favorables para los próximos años, si no se oponen factores climáticos adversos.

Es evidente en virtud de ello, que el mercado de transporte tendrá buenas posibilidades de expansión y los ferrocarriles, por tratarse del medio con alternativas de negociar fletes más baratos que el camión para las cargas de mayor distancia, por su condición de menos contaminante y más económico por la menor utilización de gas oil, se verán obligados a la actualización permanente de los planes de transporte de carga, con la finalidad de atender de la mejor manera, la acentuada demanda de servicios que les serán requeridos.