

El Ferrocarril: un objetivo racional pero de lenta ejecución ¹

Félix Piacentini

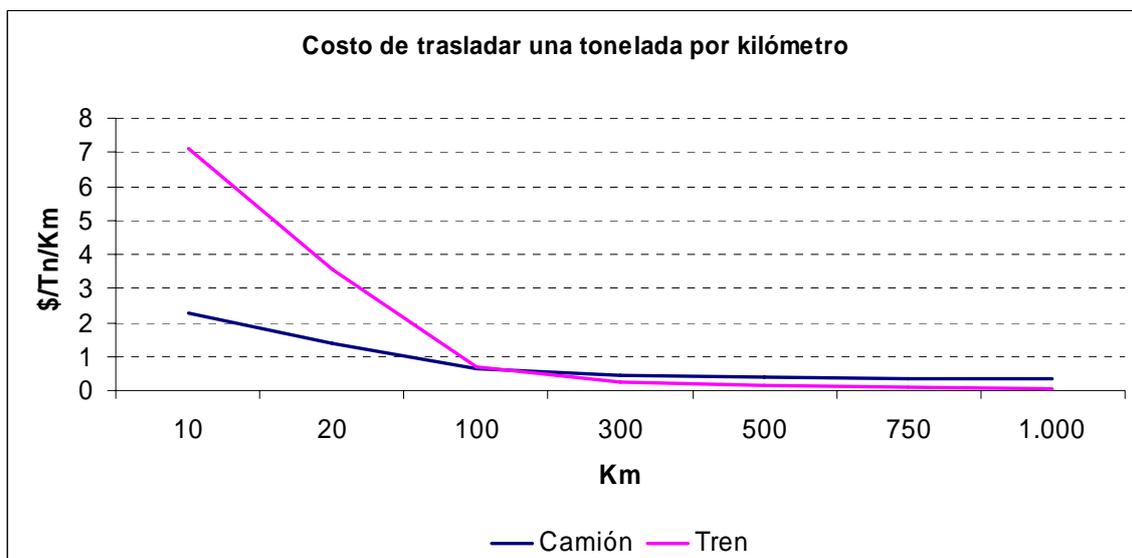
fpacentini@ieral.org

Habiéndose disipado la ventaja cambiaria como factor de estímulo, reaparecen en el escenario algunos problemas estructurales que tiene la Argentina y que influyen negativamente sobre su competitividad. Uno de los más relevantes es sin dudas el de los costos de transporte. En este sentido es más lo que se puede hacer para reducir los fletes internos que los externos ya que en los segundos operan factores fuera de nuestro alcance y, entre otras cosas, afortunadamente existe mucha competencia. Paradójicamente, para algunos productos cruzar los océanos es más barato que atravesar nuestro propio país. Granos, cítricos, minerales y azúcar son ejemplos de mercancías que más sufren el factor distancia. La situación se agrava cuando gran parte de estos son producidos por economías regionales alejadas de la región centro, en donde se ubican el mayor consumo interno y los puertos de salida al exterior.

Para un país tan extenso como la Argentina, nuestra matriz de transporte no es la adecuada, con una preponderancia en el uso del camión (75%) en desmedro de otros medios más eficientes como el ferrocarril (18%) y las hidrovías (el restante 7%). En realidad más que pensar en un solo medio de transporte, y reemplazar un monopolio por otro, se debe adoptar un enfoque multimodal, con cada modo operando en los tramos de

¹ Nota publicada en el diario Infobae el 30 de junio de 2012

mayor eficiencia y conviviendo en armonía. Por caso, para distancias mayores a los 300 km, las recomendaciones internacionales apuntan al ferrocarril como más conveniente que el camión. En Argentina, tomando una distancia promedio de 500 km se arriba a un flete de tren que es un tercio menor al vial. Si se duplicara la participación del ferrocarril en el total transportado, los ahorros serían muy interesantes. Lógicamente, la pérdida de protagonismo del tren puede en parte ser explicada por la envergadura de las inversiones necesarias para su eficiente operación. Aquí la mayor inmediatez del camión como solución al transporte de crecientes volúmenes de producción, junto con la dificultad de trazar políticas de largo plazo y mantener estabilidad macroeconómica, quizás haya conspirado a lo largo de los años contra nuestro sistema ferroviario.



Fuente: IERAL en base a Ministerio de Agricultura

Nota: para el ferrocarril se toma la tarifa de \$/tn promedio del sistema

Si bien las inversiones necesarias son grandes, las evaluaciones económicas de algunos proyectos ferroviarios son muy positivas. El más emblemático por su extensión (7.347 km) y cobertura geográfica (14 provincias), la reactivación del Belgrano Cargas, generaría



grandes beneficios y contribuiría al desarrollo del NOA-NEA fundamentalmente. El gobierno nacional ya está ejecutando obras con financiamiento de la CAF por al menos \$2.400 millones con el objeto de renovar unos 700 kilómetros de vías y por lo menos duplicar la capacidad de carga de este ramal que hoy se encuentra en los 1,2 millones de toneladas/año. Sin embargo el potencial del Belgrano Cargas no se agota en abaratar los fletes entre el norte y el centro del país, sino que por su trazado puede ser el protagonista de un corredor bicoeánico ferroviario que una el Atlántico con el Pacífico enlazando los puertos chilenos de Antofagasta con los brasileños de Paranaguá o San Francisco do Sul. Este corredor transversal que integraría a Brasil, Paraguay, Argentina y Chile requeriría de una inversión global de US\$ 3.700 millones, de los que Argentina debería aportar US\$ 2.200 millones aproximadamente en lo que al tendido del Belgrano Cargas se refiere (vías, puentes, material tractivo, etc.). Por ejemplo, harían falta unos US\$ 700 millones para restablecer el tramo Salta-Socompa (C14) y poder despachar a los puertos de Chile 800 mil toneladas por año a través de la tan anhelada salida al Pacífico.

La posibilidad de poner en marcha estos proyectos permite imaginarse grandes cambios en la configuración actual de nuestro país y una mayor convergencia en el ingreso per cápita de algunas regiones, lo que a su vez nos recuerda que el ferrocarril está lejos de ser un medio de transporte obsoleto y su rol como herramienta de desarrollo continúa más vigente que nunca. Si bien siempre es mejor tarde que nunca, recién ahora parecen advertirse plenamente las ventajas del tren y su utilidad para reducir los riesgos económicos y políticos que implica la concentración en el modo vial. Lamentablemente se ha desaprovechado el ciclo de bonanza en las cuentas públicas que hubiera permitido financiar más proyectos de infraestructura, ya que además se necesitan inversiones complementarias como playas de transferencia multimodales, mejoras en los accesos del tren a los puertos, etc. Como además se trata de obras cuya ejecución requiere un tiempo mayor que las viales (cada tramo de 30 km requiere al menos un año), aún cuando se redoblaran los esfuerzos, al reinado del camión todavía le queda un buen tiempo de mandato.