

# Ferrocarril: el medio postergado

El ferrocarril significó una contribución fundamental para el desarrollo de la Argentina. En la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siguiente, el sistema ferroviario permitió la incorporación del país a la economía mundial, contribuyó al asentamiento poblacional en su territorio, favoreció el desarrollo productivo, generó la radicación de fuertes inversiones, resultó un excepcional demandante de mano de obra y abarató notablemente los costos del transporte. Tal fue su significación, que el entonces Presidente de la República, Roque Sáenz Peña, llegó a afirmar que "la agricultura en la Argentina fue obra del riel, antes que del arado".

La red ferroviaria argentina alcanzó a tener cerca de 47.000 kilómetros de rieles y fue, en su momento, una de las más extensas del mundo. Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo pasado, los ferrocarriles entraron en una lenta y sostenida declinación. Como bien dijo un especialista, "el ferrocarril quedó sometido a las decisiones de corto plazo, bajo la presión de sus usuarios, los sindicatos y lobbies de proveedores. Su incapacidad para ofrecer servicios contribuyó a fortalecer una tendencia a la reducción continua de su carga". Finalmente, terminó siendo desmantelado o privatizado parcialmente durante la década del 90.

La que supo ser una de las diez redes más amplias del mundo devino en miles de kilómetros de vías abandonadas y de infraestructura y parques ferroviarios saqueados, en ramales prácticamente devastados, y en rutas abarrotadas por la transferencia al transporte automotor de los servicios de cargas y de pasajeros.

Nadie dudaría en afirmar que el ferrocarril constituye el medio de transporte idóneo para el traslado de mercaderías a largas distancias. Para las materias primas de gran volumen y escaso

valor relativo (productos agrícolas, minerales, etc.), el flete es un factor crítico. Su incidencia en el costo final del producto es alta, tanto más cuanto mayor sea la distancia desde el lugar de producción a los centros de distribución o de consumo. En consecuencia, toda reducción en el flete repercutirá decididamente en la competitividad de tales productos.

Tampoco debe perderse de vista que el ferrocarril posibilita el desarrollo de las economías regionales, sobre todo las más distantes de las grandes urbes, contribuyendo decididamente a un mayor equilibrio económico social. Estas consideraciones son particularmente válidas para las regiones que se especializan en la producción de materias primas básicas, dado que en ellas la elasticidad precio de la demanda de transporte es muy grande, y por lo tanto cualquier mejora relativa de las condiciones del transporte tiene un efecto más que proporcional en la competitividad de las producciones de la región, con respecto a una situación previa.

La aptitud del ferrocarril para el transporte masivo a largas distancias le permite compensar los más elevados gastos fijos que suelen ser incorporados en los primeros tramos del recorrido. Es, precisamente, en esos primeros tramos en los cuales la tarifa ferroviaria es relativamente más alta y donde el camión puede competir con ventajas con el tren.

Un tren operativo de 1.000 toneladas equivale a 33 camiones y, por otra parte, el tren consume aproximadamente cuatro veces menos combustible que el camión, por su mayor eficiencia energética. Asimismo, el ferrocarril provoca menos contaminación ambiental, favorece el descongestionamiento de rutas y caminos, y registra bajos índices de accidentes.

Estudios confiables sobre los efectos externos del transporte

realizados en la Comunidad Europea, permitieron cuantificar esos impactos en unidades medibles. La incidencia comparativa de accidentes, contaminación y ruido entre los distintos modos de transporte muestra que los mayores costos provienen de los accidentes carreteros. En la Comunidad Europea, a pesar de contar con importantes autopistas, subsisten altos índices de accidentes viales que, comparados con los que originan los ferrocarriles, continúan siendo alarmantes. Sus estadísticas demuestran que en un año las muertes producidas por el ferrocarril fueron 600, mientras que las originadas en las carreteras alcanzaron a 57.000, en tanto las lesiones fueron 13.000 y 4.700.000, respectivamente. Ciento treinta millones de personas en 17 países estuvieron afectadas por las emisiones de ruidos de los sectores carreteros, ferroviario y aéreo. El 90 por ciento de ello es atribuido sólo al ruido carretero.

Es por eso que los costos y beneficios externos –externalidades– que pueden ser generados por la creación, ampliación o mejoramiento de la infraestructura (ferroviaria o carretera) deberían encontrar su lugar en el análisis costo-beneficio socio-económico para permitirles a las autoridades evaluar sobre las mejores opciones de inversión.

Los países de extensa geografía, como Estados Unidos, Canadá y Rusia, han sabido preservar a lo largo del tiempo las ventajas del ferrocarril como factor competitivo para el transporte de commodities. En Estados Unidos, por ejemplo, el movimiento de cargas pesadas combina racionalmente el uso del camión, el ferrocarril y el transporte fluvial, constituyendo una ventaja competitiva determinante en la reducción de los costos del transporte interno de esos productos. En Canadá, el transporte ferroviario duplica el volumen de mercaderías transportadas por camión; y en Rusia los ferrocarriles trasladan aproximadamente el 50% del total de la carga transportada por ese medio en el resto del mundo.

En Argentina, en cambio, desde hace varias décadas, al no haberse valorado debidamente el rol de este modo de transporte, el ferrocarril pasó a ser más un problema que una solución, que se intentó remediar con distintas políticas, casi todas ellas parciales, ineficaces e insatisfactorias, hasta arribar hoy a un sistema ferroviario en grave crisis.

En la actualidad, los tres componentes principales de la oferta

ferroviaria (infraestructura, material rodante y personal) presentan insuficiencias. Los problemas más acuciantes son:

- Mal estado de las vías y de los puentes, lo que incide en menor velocidad de desplazamiento del tren, menor capacidad de carga y mayor inseguridad.
- Inadecuadas e insuficientes conexiones de las líneas férreas con los puertos, centros de acopio y depósitos.
- Escasos centros de transferencia de cargas ferrocarril-camión.
- Reducida complementación con el camión.
- Ausencia de una política comercial abierta y equilibrada en la oferta de las empresas concesionarias, que incentive una mayor utilización de este medio.

A pesar de estos factores negativos, el ferrocarril sigue siendo competitivo en el transporte masivo de cargas; y por ello es indispensable introducir los cambios necesarios para lograr un sistema ferroviario moderno y eficiente.

Aunque en el transporte de carga hoy se despachan por ferrocarril cifras superiores a las de los últimos 45 años, la escala del negocio no es suficiente para permitir a las empresas concesionarias el mantenimiento adecuado y realizar mejoras en la red –de unos 20.700 kilómetros de longitud– actualmente en uso.

Frente a esta realidad, debería pensarse en, por lo menos, duplicar la carga en los próximos diez años. Pero, para lograrlo, es necesario que el Estado elimine obstáculos que frenan el desarrollo del negocio, que se lleve a cabo un adecuado planeamiento estratégico que responda a una visión de largo plazo fundada en estudios realistas, una fluida coordinación intersectorial y elevada colaboración público-privada.

La recuperación del ferrocarril es vital para la Argentina. Sólo una política de Estado sensata y coherente, sumada a los esfuerzos públicos y privados, devolverá a este medio el protagonismo que alguna vez tuvo, sin caer en el despilfarro de recursos ni en salidas facilistas, otorgamiento de privilegios o declamaciones vacías ●