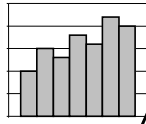




Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

Una nueva etapa del ferrocarril argentino

Alberto Müller

Nota Breve Nro. 22

Marzo de 2015

Av. Córdoba 2122
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail: dircespa@econ.uba.ar
<http://www.econ.uba.ar/cespa>
www.blogdelcespa.blogspot.com

El reciente anuncio de creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado es un jalón simbólico de una cuarta etapa en la compleja historia del ferrocarril argentino.

Las tres anteriores fueron el período predominantemente privado “clásico” (que duró *grosso modo* 80 años, de 1870 a 1950), los 40 años de explotación totalmente estatal (1950-1990) y las dos décadas de concesión privada (y en menor medida provincialización). Fue así que pasamos de un ferrocarril diversificado y “grande”, con cerca de 43.000 km de líneas, a uno más “pequeño” y especializado en pasajeros urbanos y cargas masivas, con algo más de 25.000 km.

Esta hipotética cuarta etapa (son los historiadores los que decidirán sobre esto) fue delineándose en una larga transición:

- En 2004 caducó la concesión de la Línea San Martín a la empresa Metropolitano, entonces de Sergio Taselli.
- Siguió las líneas Roca y Belgrano Sur, de la misma empresa; y, accidente de Once mediante, Trenes de Buenos Aires (líneas Mitre y Sarmiento), en 2012.
- La Provincia del Chaco transfirió en 2010 su operadora de pasajeros SEFECHA al Estado Nacional.
- El Ferrocarril Belgrano Cargas volvió al Estado en 2013 (luego de una trayectoria tortuosa)
- A ella se sumaron las cargueras San Martín y Urquiza, que fueron estatizadas tras el abandono de la concesionaria brasileña América Latina Logística.

En el entretiem po, se crearon las empresas Administradora de Infraestructura Ferroviaria S.E. (ADIF SE) y Sociedad Operadora Ferroviaria S. E. (SOF SE).

Se concretó así el regreso del Estado Nacional como operador ferroviario, algo que había dejado de ser en 1995, cuando se asignaron las últimas concesiones al sector privado. Contrariamente a lo que se dice habitualmente, este regreso del Estado no parece el reflejo de una premeditada postura estatista; la creación de gerencadoras privadas metropolitanas, y el intento de lograr operadores privados para el Belgrano Cargas y para las líneas de América Latina Logística así lo demuestran. Al igual que en los casos de YPF y Aerolíneas Argentinas, la estatización parece haber sido la solución de última instancia.

Pero cabe señalar que subsisten todavía tres concesionarios de carga (Nuevo Central Argentino, Ferrosur y FerroExpreso Pampeano); hoy día transportan más del 80% del tonelaje ferroviario. Sus contratos de concesión vencen en cerca de 10 años de concesión; y por el momento nada indica que su sostenibilidad se vea en peligro. Dos líneas metropolitanas también siguen bajo contrato de concesión.

Los anuncios recientes incluyen la toma de la totalidad de las redes metropolitanas explotadas por gerencadoras privadas (cuya contratación había sido dispuesta en tiempos recientes); se trata de las líneas Mitre, Belgrano Sur, Roca y San Martín. Asimismo, se ha anticipado la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, aunque no queda claro si ello implicará absorber las organizaciones empresarias estatales actuales. Es importante destacar que, en materia de política ferroviaria, ésta parece ser una de las pocas veces en que el Estado asume la iniciativa; en la mayoría de los casos, las decisiones habían sido tomadas bajo presión de los acontecimientos.

Este paso se alinea con una fuerte inversión en el sector ferroviario, luego de muchos años de franca escasez. Se ha adquirido material rodante y tractivo que renueva la totalidad del parque de las Líneas Sarmiento, Mitre y San Martín; y en el caso de la Línea Roca, no sólo se renueva parque rodante existente, sino que se adiciona la obra de electrificación de la vía Quilmes a La Plata. Asimismo, está en curso un ambicioso programa de inversiones para la Línea Belgrano Cargas y Logística.

Reestatización, reorganización y fuerte inversión marcan entonces esta nueva etapa.

El modelo de privatización ha dado resultados insostenibles en la red metropolitana, con las solitarias excepciones de las líneas Belgrano Norte y Urquiza. En los servicios de carga, los operadores privados sobrevivientes han logrado un volumen interesante de tráfico. Pero su ecuación económica, sostenible en términos de ingresos y gastos corrientes, deja muy poco margen para la inversión, y de hecho ésta ha sido escasa. A mediano-largo plazo, la reposición de activos requerirá el apoyo estatal, en forma indefectible (y de hecho ello ya ha ocurrido, en intervenciones puntuales en infraestructura).

Ya los servicios de pasajeros interurbanos, muy reducidos con relación a los 40 años del ciclo estatal, han perdido relevancia, aun en el corredor de Buenos Aires – Mar del Plata, que se había preservado de la supresión de estos servicios.

Se requiere la normalización institucional y organizativa de la actividad ferroviaria; la creación de Ferrocarriles Argentinos S.E. puede resultar auspiciosa en este sentido. La privatización resultó en una indeseable fragmentación (de un único operador estatal se derivaron más de 10 operadores privados y provinciales), en un contexto de achicamiento de la actividad. Esto se tradujo además en una suerte de invisibilización del ferrocarril.

Pero esto es sólo un paso. *Es necesario definir un horizonte deseable a largo plazo para el sistema ferroviario*, y de allí derivar las políticas y proyectos correspondientes. No basta con reorganizar y volcar recursos.

Este tema debe ser tratado separando los tres grandes rubros de la actividad ferroviaria: pasajeros metropolitanos, pasajeros interurbanos y cargas.

Los servicios de pasajeros metropolitanos son las prestaciones menos cuestionadas; ellas mantuvieron en gran medida su perfil operativo y alcance aun durante el ciclo privatizador. Cumplen un rol muy importante en el conjunto del transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, que debe ser preservado y eventualmente expandido. En cuanto a si deben ser gestionados reuniendo las diferentes líneas en una unidad autónoma, o si deben permanecer en la órbita de sus respectivas redes, ésta es una cuestión que ha sido respondida en formas diferentes en el mundo, sin que exista una fórmula única. Es indispensable asegurar mecanismos que permitan intercambiar parque rodante (por ejemplo, que las líneas Mitre y Sarmiento compartan los coches asignados), e integrar la gestión en el marco más amplio de una autoridad metropolitana de transporte.

Las prestaciones restantes son ya casos más complejos. La historia del sistema ferroviario muestra una tendencia a la pérdida de escala y a la especialización: escasas prestaciones limitadas a corredores troncales en el caso de pasajeros, atención preferente de cargas masivas de bajo valor en cargas. El resultado, como hemos visto, es una configuración empresaria que no parece sostenible sin inversión estatal.

Determinar las causas de esta evolución es un punto central; así lo señala correctamente Jorge Sánchez en un muy buen artículo publicado en el suplemento Cash, hablando del transporte de cargas (<http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-8307-2015-02-22.html>).

En parte, esto es fruto de un inevitable reacomodamiento en la distribución de tráficos con el camión. Pero también ha habido políticas explícitas en este sentido, tanto desde el gobierno como desde los operadores de carga. Hoy día el ferrocarril argentino se especializa en graneles de bajo valor en mayor medida que el ferrocarril estadounidense. Graneles de bajo valor significan fletes bajos, y por lo tanto menores ingresos.

Si éste camino no es viable, ¿cuál es el futuro del transporte ferroviario de cargas?

Recientemente, hemos concluido un análisis al respecto (www.blogdeldespa.blogspot.com – Presentación 18). Éste apunta a estimar la posible derivabilidad al ferrocarril de cargas viales, y su efecto en el costo total de transporte terrestre en la Argentina. Definimos diferentes escenarios de asignación de tráficos, y calculamos cuánto le cuesta a la Argentina el transporte terrestre en cada escenario.

En términos sintéticos, las conclusiones son las siguientes:

- a) El ferrocarril transportó en 2012-3 algo más de 20 millones de toneladas de cargas, contra unos 400 millones del automotor.
- b) Si se prescindiera del sistema ferroviario, el costo total del transporte terrestre de cargas no se vería afectado sustancialmente
- c) El tráfico potencial del ferrocarril es estimado en 79 millones de toneladas. Si esta meta fuera alcanzada, el costo del transporte terrestre disminuiría un 8%; el consumo de gas-oil caería un 14%.

Estos números no pretenden ser precisos; pero si estas conclusiones son correctas, veremos que *el único camino para un ferrocarril de cargas sostenible y justificable es un incremento considerable en su escala de operación*. Éste es un objetivo que sólo puede plantearse para el mediano-largo plazo, y demanda sustanciales inversiones, en infraestructura y material rodante; invertir para mantener la actual configuración de tráficos no es conveniente. Pero además, requiere desarrollar grandes habilidades para la captación de tráficos; esto demanda un acabado conocimiento de las cadenas logísticas y una importante flexibilidad en la negociación de contratos, algo que no parece estar desarrollado en nuestro país. El *know-how* adquirido por los concesionarios privados de carga no debe ser descartado, en esta instancia.

Por otro lado, no debe esperarse una participación del ferrocarril en el mercado del transporte superior, en términos aproximados, al 20-25% del total transportado; una parte sustantiva de los tráficos tiene en el automotor una opción más conveniente, en función de las distancias y de la naturaleza de lo transportado.

No está demás notar que la evolución del tráfico en los últimos años no ha sido positiva; todos ellos en 2014 transportaron por debajo del máximo alcanzado entre 2008 y este año (y en el caso de las líneas de la ex – ALL, se trata de valores muy inferiores).

¿Y qué hay del transporte de pasajeros interurbanos? Se trata de prestaciones que concitan el interés público, sea por su proximidad a la experiencia diaria, sea por el nivel que las mismas alcanzan en países europeos. De hecho, están en curso inversiones muy importantes, orientadas a este tráfico, en las líneas a Rosario-Córdoba y Mar del Plata, desde Buenos Aires.

No descartamos que estos trenes resulten viables – siempre que no se busquen prestaciones de muy alta velocidad – sobre corredores troncales. Pero debe quedar claro *que la razón de ser del ferrocarril en la Argentina no pasa por los trenes interurbanos*. Los tiempos de viaje que el ómnibus alcanza hoy en tales corredores son comparables a los del ferrocarril convencional, gracias al desarrollo de las autopistas (hoy día la velocidad máxima permitida es de 100 km/h sobre ellas), teniendo además mayor flexibilidad, en términos de horarios de salida y de puntos de toma y deje de pasajeros. La escala de la demanda no es muy grande, por ser la Argentina un país de baja densidad. Por otro lado, la demanda dirigida al ómnibus tiende a estancarse, por la presencia del auto y del avión; y de éstos

últimos no cabe esperar un tráfico potencial importante para el tren. No podemos contar con volúmenes muy importantes de demanda para los servicios ferroviarios; en muchos casos, solo si se suman prestaciones de carga es que podría lograrse viabilidad al emplear infraestructura en común.

En definitiva, esta nueva etapa que se abre nos da la posibilidad de pensar en el ferrocarril viable y deseable para la Argentina. La progresiva decadencia ferroviaria, que se inicia en los últimos 15 años de la gestión estatal y que se refuerza en los 20 años siguientes, debe ser analizada y discutida; el énfasis en el redimensionamiento y la especialización no fue la vía correcta (exceptuando el ferrocarril metropolitano). Aportamos aquí una propuesta sintética, más que nada como un disparador.

Lo que debe quedar claro es que el ferrocarril que alguna vez tuvo la Argentina no será el que deberá tener en el futuro. Será un ferrocarril diferente, para un contexto y un tiempo también diferente.