

Domingo 2 de octubre de 2011
Versión para imprimir



Zona Zona | Infraestructura | sistema de transporte

Paradojas en el transporte: el camión cuesta el doble que el tren y domina el 90% de las cargas

02/10/11 - 01:20

A los mayores costos del transporte vial, se les suman los accidentes y el gasto energético. El ferrocarril quedó relegado al 5% del mercado. Cómo optimizar el sistema frente a la creciente demanda productiva.

Por **MARCELO LARRAQUY**
Investigación

Un tren de carga con cien vagones en las vías puede reemplazar a cien camiones en las rutas. Con el ferrocarril, los costos se reducen un 50% y generan en el país un fuerte "ahorro social". Sin embargo, el 90% de la producción argentina se traslada en camiones y apenas el 5% se transporta por vía férrea. Los dos modelos de transporte tienen graves problemas de infraestructura. La red vial argentina no fue puesta a la altura del crecimiento de la producción y al consecuente aumento del transporte de carga. En los últimos 20 años, el reparto de la torta favoreció al camión, pero las rutas no se ensancharon: siguen midiendo 6,70 mts. Esto obliga a que, en una distancia menor que la de un arco de fútbol profesional, se crucen en forma constante camiones con micros de doble piso.

En un país en el que su parque automotor crece al 7% anual, sólo 2.000 kilómetros de rutas son de doble calzada. Para los especialistas debería alcanzar los 5.000 km. La doble calzada reduce un 80% las muertes por accidente.

Aunque los especialistas consideran que también debería invertirse en los accesos y los caminos rurales o vecinales, de donde se extrae la producción agraria.

Hace un año, en Villa Ocampo, Santa Fe, una combi que trasladaba a chicos que participaban en un concurso de baile se incrustó contra un camión cargado con 23 toneladas de caña de azúcar que ingresaba a la ruta 11 desde un camino vecinal. Hubo 14 muertos.

Los accidentes viales son uno de los ítems de las "costos externos" del uso intensivo del camión en las rutas, además de otros perjuicios como la rotura de caminos, el mayor consumo energético y la contaminación, que debe asumir toda la sociedad.

Un estudio reciente de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles estimó que por cada punto porcentual del transporte de carga que se transfiere del camión hacia el tren, la sociedad ahorra 70 millones de dólares anuales.

El 2 de septiembre, en la cena de la Unión Industrial Argentina (UIA), cuando la Presidenta anunció las metas del Programa Estratégico Agroalimentario (PEA), que llevaría la producción de los actuales 80 a 160 millones de toneladas de granos para el año 2020, el titular de la UIA José De Mendiguren hizo mención a esa "transferencia". Estimó que para entonces, al menos el 25% de la producción debería transportarse en trenes de carga, "aunque a vos no te guste, Hugo"; referencia que el titular de la CGT Moyano asistió con una mueca.

El PEA hizo públicas sus metas, pero todavía no explicó la manera. En la Argentina de hoy, el potencial operativo de los trenes se desvanece por la precariedad de las vías, y no hay material rodante - locomotoras y vagones- para la creciente demanda exportadora.

Los trenes están lejos del desafío productivo, y si el Estado no los mueve, es difícil que estén preparados para el 2020.

Las concesiones de los cinco servicios ferroviarios de carga vencen en el año 2023. Pero las inversiones no se deciden de un día para el otro porque el retorno de la renta es de lenta maduración.

Cincuenta locomotoras cuestan 150 millones de dólares; 200 vagones, 24 millones. Hasta no observar un horizonte comercial más claro, las concesionarias pasan de largo ese tipo de inversiones. Prefieren funcionar con el material rodante al límite y concentrarlo en ramales de mayor rentabilidad. El resto de la producción queda en vía muerta. Y la recoge el camión.

A contramano de las economías emergentes, donde frente a la crisis energética y ambiental, el sistema ferroviario de China y la India reconquistó posiciones, en la Argentina, el monopolio del transporte de cargas quedó, en los hechos -por el desamparo de los trenes-, en las ruedas del camión.

Esta reconversión opera en forma intensa desde hace 30 años, a contramano, también, de la lógica de

costos empresarios.

Por ejemplo: el traslado de un container de 20 pies desde Salta a Buenos Aires cuesta US\$ 2.400. Es más económico traer el mismo container desde Shanghai a Buenos Aires por vía marítima que desde el norte argentino en camión. En cambio, el mismo container trasladado en tren desde Tucumán a Buenos Aires cuesta US\$ 1.000.

Para las economías regionales ubicadas a más de 1.000 km de las terminales portuarias, el obligado uso del camión por la falta de trenes coloca a la producción en desventaja competitiva.

Esto ocurre por el deterioro del Belgrano Cargas, una red troncal centenaria de 7.347 kilómetros, que enlaza 14 provincias del norte argentino, con llegada a Chile y Bolivia. El servicio es clave para la extensión de la frontera productiva, por fuera de la región pampeana. Sin embargo, véase cómo la infografía da cuenta de su involución a lo largo de los años.

“Entre soja, maíz, trigo y poroto, Salta produce 3 millones de toneladas al año. El jefe de unidad de producción del Belgrano Cargas en la provincia nos dijo que este año sólo están en condiciones de trasladar cien mil. El resto va en camión”, afirma Lisandro de los Ríos, de PROGRANO, que nuclea a productores de Salta y Jujuy.

Un camión puede trasladar hasta 30 toneladas. Para llevar la cosecha de Salta a Rosario, se deben realizar cien mil viajes de camión por la ruta 34, de una sola vía, con el riesgo de accidentes que supone. Por otra parte, para levantar la cosecha en un campo de mil hectáreas, se requieren 100 camiones, a un costo de US\$ 240.000, mientras los ramales de los trenes están a 300 metros del campo, aunque hace décadas que no funcionan.

“Con el Belgrano Cargas reduciríamos más de un 40% los costos pero el servicio es infrecuente porque no tiene locomotoras ni vagones suficientes. En muchos tramos avanza a paso de hombre. Un viaje ida y vuelta a Buenos Aires puede demorar 15 días. No sabemos cuándo circulará en forma programada”, concluye de los Ríos.

En el 2006, el Belgrano Cargas fue declarado “en emergencia” cuando era gestionado por el empresario Franco Macri, capitales chinos y los sindicalistas Hugo Moyano y José Pedraza. En el 2008, el decreto 1771 anunció su reestatización y tres años después se convocó a una licitación para renovar 17 tramos cortos de sus vías. La gestión del servicio – que en su momento tuvo 120 locomotoras y hoy opera con 13- también se sigue moviendo a paso de hombre.

“Muchas veces desde la Secretaría de Transporte prometieron la optimización del Belgrano, pero los plazos no se cumplen. Lo necesitamos para ayer”, dice el ministro de Economía salteño Julio Loutaif. Hace 20 años, dos tercios de la exportación de los granos y subproductos se concentraba en los puertos de Quequén y Bahía Blanca. Pero la soja fue corriendo su frontera hacia el norte y Rosario concentró el grueso de la actividad. La infraestructura quedó muy por detrás de esa evolución: los trenes que llegan del interior deben hacer maniobras por el centro de Rosario para ir al puerto y se ven colas de 20 km de miles de camiones que esperan su turno para descargar en las mismas terminales (ver recuadro).

“Además de invertir en vías férreas, el Estado también debe hacerlo en puntos de acopio y accesos ferroviarios en los puertos. El tren es muy eficiente con cargas masivas y en las largas distancias”, afirma José Barbero, decano del Instituto Ferroviario de la Universidad de San Martín.

Para acompañar las metas del PEA hacia el año 2020 un tren de carga puede transportar la producción de granos a 7 ó a 70 kilómetros por hora. La velocidad la define el Estado.

http://www.clarin.com/zona/Paradojas-transporte-cuesta-domina-cargas_0_565143690.html

Copyright 1996-2011 Clarín.com - All rights reserved

Directora Ernestina Herrera de Noble

