

Tráfico potencial y viabilidad del ferrocarril de cargas en Argentina



Alberto Müller
Instituto de Investigaciones
Económicas – CESPA
Fac. Cs Económicas-UBA

1. Objetivo
2. Antecedentes
3. La «cuestión ferroviaria»
4. Hipótesis
5. Metodología
6. Resultados
7. Conclusiones: Viabilidad del ferrocarril -
Políticas

1. Objetivo

- Evaluar la viabilidad económica del ferrocarril de cargas en el largo plazo
- Aportar a una política para el ferrocarril de cargas

La cuestión a abordar:

¿Tiene el ferrocarril de cargas un rol a cumplir en el sistema de transporte?

- ¿Es viable económicamente hoy día?
- ¿Es preferible algún escenario diferente al actual?

2. Antecedentes

Tres períodos en la historia ferroviaria

- *80 años (1870-1950)*: ferrocarril privado/estatal atomizado: auge y amesetamiento
- *40 años (1950-1990)*: ferrocarril estatal concentrado: modernización y redimensionamiento
 - concentración en cargas masivas
- *20 años (1990-2010)*: ferrocarril atomizado y concedido : especialización en cargas masivas

Antecedentes

- Nueva etapa en curso:

- Involucramiento estatal en la operación: nuevos servicios de pasajeros interurbanos
- Retorno de dos redes al Estado (ALL) – Constitución de Trenes Argentinos S.A.
- Inversión cuantiosa del Estado
- Estabilidad de las tres concesiones privadas de carga restantes, con baja inversión – dudosa sostenibilidad en el largo plazo, en particular por el estado de infraestructura.

3. La “cuestión ferroviaria”

- El “qué hacer” con el ferrocarril: una cuestión dominante en la política de transporte en la etapa estatal.
- Privatización de los ‘90: motivación fiscal (parte de un programa más amplio), con la expectativa de que así se resolvería la “cuestión ferroviaria”.
- Luego de 20 años de “invisibilización”, el ferrocarril, aunque por vía de los (accidentes de los) servicios metropolitanos, está de vuelta en la agenda

La “cuestión” continúa irresuelta.

La “cuestión ferroviaria”

- La pregunta es una vez más “qué hacer” con el ferrocarril.
 - *Esta pregunta se centra en el ferrocarril interurbano; el ferrocarril metropolitano es aceptado sin debate.*
- Contexto diferente al del período del “auge estatal”:
 - Red menor (20.000 km)
 - Muy limitadas prestaciones de pasajeros interurbanos
 - Mayor incidencia de graneles
 - Diferentes pautas operativas

4. Hipótesis

- El redimensionamiento le dio “aire” al ferrocarril.
- Contribuyó también la recuperación de tráficos, por incremento de producción agraria y minera.
- Pero no se asegura su viabilidad en el largo plazo: la especialización conduce a densidades que no aseguran viabilidad.
- La experiencia estatal – racionalización de los ‘70 – ya sugería esta posibilidad.

5. Metodología

- a. Estimar el tráfico del automotor según OD y tipología de productos
- b. Establecer la derivación del tráfico al ferrocarril
- c. Calcular los costos generalizados de transporte para tres escenarios:
 - Actual
 - Sin ferrocarril
 - Con derivación posible al ferrocarril
- d. Determinar la viabilidad del ferrocarril – proponer políticas

[Detalle](#)

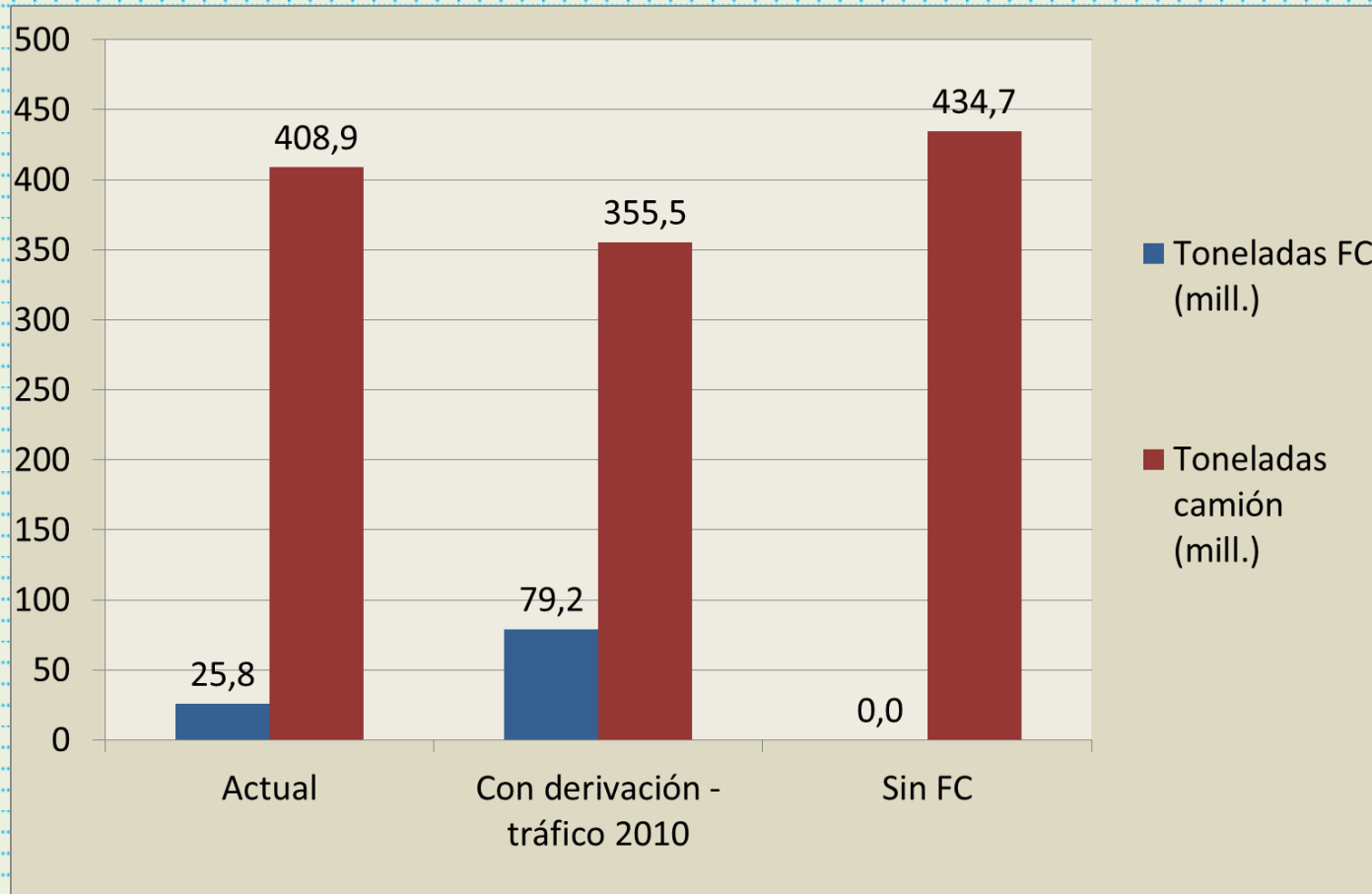
6. Resultados obtenidos

a. El tráfico del automotor

Categoría de producto	Toneladas	Ton-km
No derivables	62.454.414	23.236.243.414
Graneles	119.870.731	35.364.953.975
Productos primarios no granarios	14.890.666	11.969.897.128
Semi manufacturados	22.138.150	8.709.144.290
Manufacturados	4.887.956	1.934.393.569
<i>Productos no relevados</i>	<i>184.671.626</i>	<i>45.308.620.161</i>
TOTAL	408.913.543	126.523.252.537

b. El tráfico derivable al ferrocarril

Distribución modal según escenarios



Red ferroviaria con flujos de carga

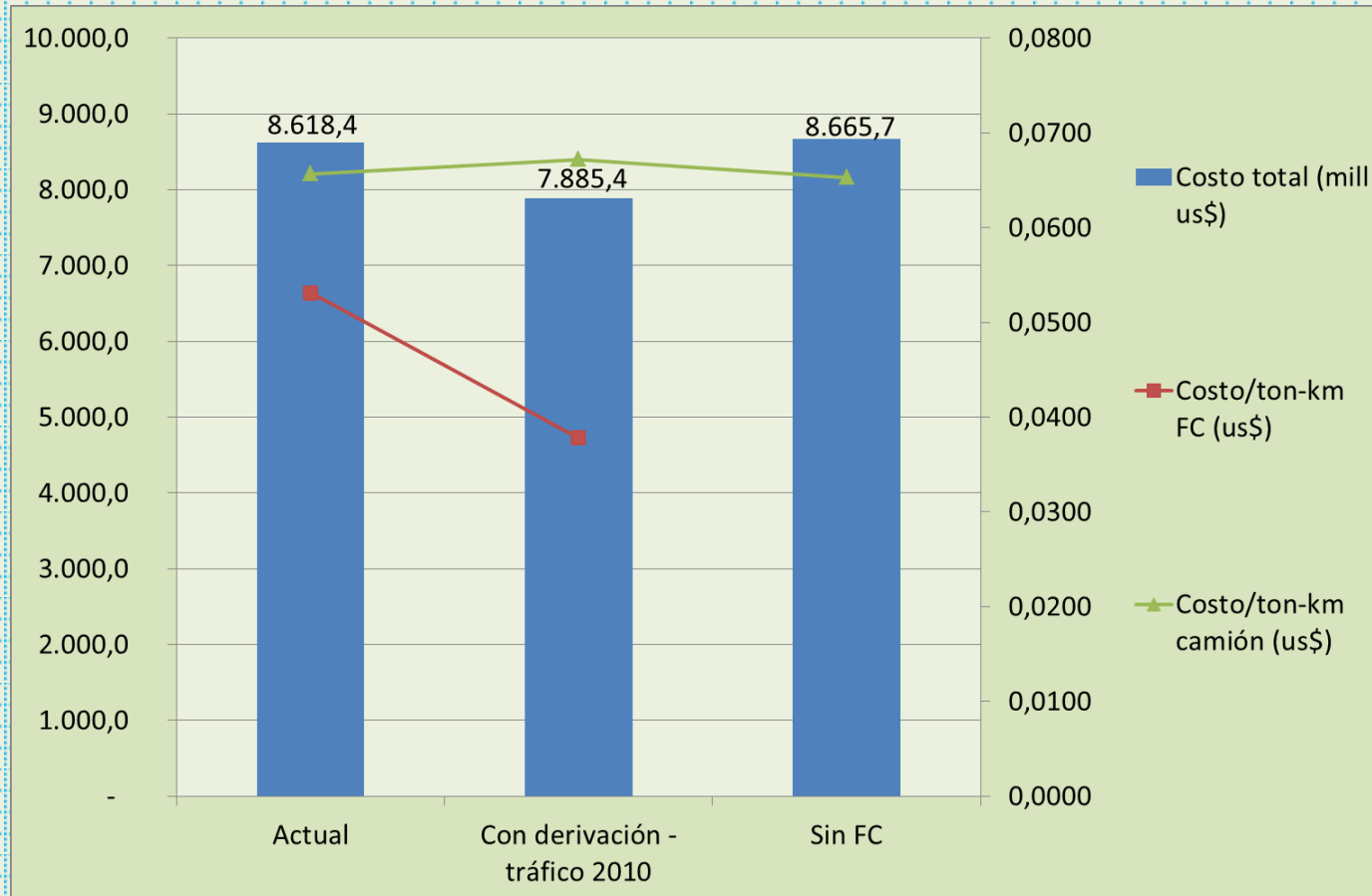
Resultados obtenidos

b. El tráfico derivable al ferrocarril

Categoría de producto	Situación actual	Tráfico derivable	Situación con derivación
Graneles	21.119.128	29.127.382	50.246.510
Primarios no granarios	433.143	4.148.544	4.581.686
Semi manufacturados	3.001.995	3.469.175	6.471.170
Industriales	54.037	526.549	580.586
<i>Productos no relevados</i>	<i>1.178.273</i>	<i>16.139.375</i>	<i>17.317.648</i>
TOTAL	25.786.575	53.411.025	79.197.600

Resultados obtenidos

c. Costos según escenario



Estos resultados posiblemente mejoren si se incorporan algunas externalidades no computadas (cambio climático, costo de combustibles agotables)

[Tabla](#)

7. Conclusiones: Viabilidad del ferrocarril - Políticas

- I. El análisis confirma la hipótesis: un ferrocarril “pequeño” y demasiado especializado no se justifica en el largo plazo
- II. Una expansión importante del mercado ferroviario permitiría
 - una baja de costos moderada (8-9%)
 - una reducción de consumo de gasoil (514,000 m³)
 - efectos externos no computados.
- III. Éste es el rol del ferrocarril de cargas que le asegura viabilidad. Alcanzar esta expansión es una tarea de largo plazo (20 años)
- IV. No puede esperarse que el sector privado emprenda esta senda, saliendo del “equilibrio de bajo tráfico” en el que se encuentra ahora.

Conclusiones: Viabilidad del ferrocarril - Políticas

- V. La estrategia debe combinar la capacidad de movilizar recursos del sector público (retornos “sociales” a largo plazo) con la habilidad del sector privado en desarrollar mercados.
- VI. Esto demanda un cuidadoso balanceo de incentivos: apoyar diferencialmente la captación de nuevos tráficos, sin incurrir en subsidios injustificables.
- VII. Diseños institucionales posibles:
 - Reconversión de los operadores actuales (estatales y privados) en empresas de movilidad (SOFSE). Estado a cargo la provisión y mantenimiento de infraestructura (ADIF), contra pago de canon. Esto permitiría que el Estado asuma las inversiones más costosas y duraderas.
 - Los operadores a cargo de la infraestructura, asegurando el acceso a otros operadores; se incluye compensación por parte del Estado, análoga al subsidio que recibe el camión vía infraestructura.
 - Adicionalmente, el Estado puede intervenir en “proyectos” específicos volcados a una mayor captación de tráficos.



Gracias!



Alberto Müller
IIE-CESPA-FCE-UBA