



Econométrica S.A
economic research and forecasts

**INFORME
ESPECIAL
Nº395**

*“Petróleo,
Ferrocarril y Tren
Bala”*

Por Alieto Guadagni
(Economista invitado)

*Conozca
nuestro*



www.econometrica.com.ar

**JULIO
2008**

38 1970 - 2008
*años dedicados al
Análisis Macroeconómico*

Econométrica S.A

economic research and forecasts

Lavalle 465, piso 2° - (C1047AAI) Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54-011) 4325 – 9443 o 4322 – 4668

Fax: (54-011) 4322 - 6927

E-mail: info@econometrica.com.ar

Sitio Web: www.econometrica.com.ar

Blog: www.econometrica.com.ar/blog

(Clave de acceso III Trim 2008: 0303)

Copyright © 2003

Econométrica S.A
economic research and forecasts

“Petróleo, Ferrocarril y Tren Bala”

Por Alieto Guadagni¹

I) Las dudas sobre el financiamiento del tren bala. “No hay mal que por bien no venga”.

No es nada fácil para el estado financiar el moderno tren bala que ofrece Alstom, emitiendo deuda pública en el mercado internacional de capitales. En la actual coyuntura financiera de nuestro país existen presiones que encarecen sensiblemente el costo de contratación de los CDS (seguros contra default) que exige esta operación con Alstom. Todo esto ha sido detalladamente analizado en el anterior informe de Econométrica².

En las últimas semanas el riesgo país ha trepado significativamente, por este motivo no se ha podido concretar aun la primera emisión de deuda pública para efectivizar el inicio del contrato por el tren bala. Esperemos que esta insensata propuesta de inversión de recursos públicos se postergue por mucho tiempo, recordemos que a veces “no hay mal que por bien no venga”.

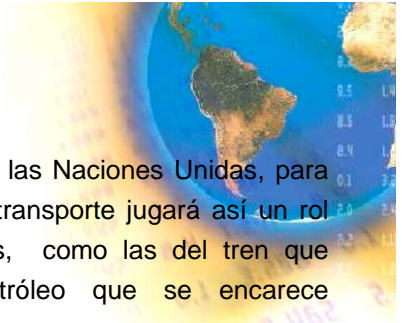
En esta nota presentamos un enfoque estratégico de la cuestión ferroviaria, centrado en la evolución de insumos claves para la actividad productiva, como el petróleo. Este análisis es útil para apreciar los riesgos que corremos si equivocamos las prioridades de las grandes inversiones públicas, justamente cuando ingresamos en la era de la energía cara. Este riesgo existe y es muy significativo, por eso es inexplicable que el gobierno nacional viole la sabia ley 24.354, que exige que las decisiones presupuestarias que comprometan recursos públicos para financiar inversiones, estén sujetas a una rigurosa comparación de costos y beneficios de las obras propuestas.

II) La era del petróleo caro.

El precio del petróleo no deja de asombrarnos con sus fuertes alzas. No hay dudas que hemos entrado en la era de los hidrocarburos caros que, en la visión del Departamento de Energía de los Estados Unidos y de la Agencia Internacional de Energía será el escenario más probable en las próximas décadas. El mundo consume diariamente 85 millones de barriles de petróleo, de los cuales nada menos que 44 millones corresponden al transporte. Por este motivo, si el petróleo se cotiza hoy 10 veces más caro que en la década pasada no debe sorprender que se revalorice ahora la importancia del transporte público (subterráneos, buses articulados y trenes urbanos) así como también la del ferrocarril, ya que su eficiencia en el uso de combustible es muy superior al automóvil o al camión. Al mismo tiempo, son muchos los países que están considerando los esfuerzos que deberán realizar para abatir las emisiones de dióxido de carbono, principal causante del

¹ Economista Invitado.

² Ver Informe Especial Nº 392: “La Extraña Ingeniería Financiera del Tren Bala”, por Ramiro Castiñeira, Econométrica S.A, Junio 2008. El documento concluye que los intereses que se pagarían por la deuda del tren bala según las condiciones contractuales de emisión, serían de una magnitud similar a los intereses que generaría regularizar toda la deuda pública actualmente en default.



calentamiento global, que se discutirán el año próximo en el ámbito de las Naciones Unidas, para definir los compromisos posteriores al 2012 del Protocolo de Kyoto. El transporte jugará así un rol crucial ya que ofrece grandes posibilidades para impulsar alternativas, como las del tren que aseguran menos emisiones contaminantes y ahorro de un petróleo que se encarece permanentemente.

III) El problema de los costos logísticos.

Hacia 1930 Argentina tenía cosechas de 20 millones de toneladas, hoy produce cinco veces más, sin embargo el ferrocarril transporta hoy la misma cantidad de carga que en esos años pero la cuarta parte menos de lo que transportaba en 1950. Esto no es alentador cuando el mundo enfrenta una crisis por los altos precios del petróleo, diez veces superiores a los precios de fines del siglo pasado, y además existe una creciente preocupación global por reducir las emisiones contaminantes de dióxido de carbono. Señalemos que el año próximo todos los países discutirán en el ámbito de las Naciones Unidas, la renovación del Protocolo de Kyoto y los nuevos compromisos concretos para abatir la contaminación de los gases de invernadero que generan el calentamiento de nuestro planeta. El ferrocarril es crucial desde este punto de vista ambiental ya que, con la misma cantidad de combustible el tren de cargas transporta por lo menos cuatro veces más volumen que el camión. Por eso el ferrocarril, no sólo es importante para preservar el medio ambiente, sino también para fortalecer la competitividad de nuestro agro que enfrenta un escenario de costos crecientes en todos los combustibles.

Recordemos que Argentina es un país con altos costos logísticos, que en el caso de productos primarios como la soja, se estiman en un 27 por ciento del valor FOB del producto. Nuestros costos logísticos de exportación, cuyo principal componente es el costo de transporte son nada menos que el triple del vigente en Estados Unidos y los países industrializados, pero superiores también a los vigentes en Chile, México, Colombia y Brasil. Influyen en nuestros altos costos de transporte la mencionada decadencia del ferrocarril de cargas, que hoy apenas transporta el 7 por ciento de las cargas, mientras que el camión transporta más del 90 por ciento. La modernización del ferrocarril de cargas, particularmente del Belgrano, podría contribuir a preservar la competitividad de nuestro agro sobre el cual se ciernen perspectivas de encarecimiento en los futuros costos de transporte por el alza del precio del gasoil. El modelo a imitar es Canadá y los Estados Unidos, países con fuerte agricultura y con similitud geográfica con nosotros, donde el ferrocarril transporta el 36 por ciento de las cargas, es decir proporcionalmente más de cinco veces del volumen argentino. La modernización de nuestra extendida red ferroviaria, apuntaría así a compensar los efectos negativos que la pérdida del autoabastecimiento petrolero tendrá sobre los costos agrícolas. Esto es particularmente relevante para muchas áreas productivas del interior del país alejadas de los puertos de embarque; en estas zonas los altos costos de transporte tendrán devastadores efectos sobre la rentabilidad de muchas explotaciones agropecuarias que han prosperado en los últimos años.



IV) Concentración Portuaria.

Alrededor del 60 por ciento del volumen exportado sale hoy por la franja costera de Rosario, con una enorme congestión camionera (se forman filas de más de 15 kilómetros) y reducida participación del ferrocarril. En el caso de los contenedores la congestión ocurre alrededor de Buenos Aires, cuyas terminales, desde Zarate hasta Dock Sud, concentran más del 90 por ciento del movimiento de contenedores de todo el país. El ferrocarril apenas transporta el 5 por ciento de los contenedores que pasan por estos puertos ya que carece de accesos adecuados. Como ya lo ha demostrado José Barbero el transporte ferroviario de cargas podría contribuir significativamente a la competitividad de nuestro país mediante una mayor participación en el transporte de graneles y contenedores.

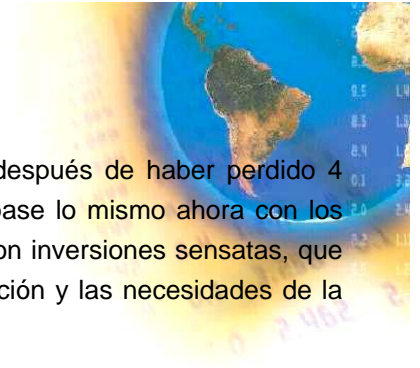
V) Modernización Ferroviaria. El tren que necesitamos.

El ferrocarril apenas transporta el 5 por ciento de los contenedores, ya que los puertos carecen de accesos adecuados. El tren podría contribuir a la competitividad productiva mediante una mayor participación en el transporte de graneles y contenedores. La política de transporte debería orientarse hacia la modernización de nuestro decadente ferrocarril, comenzando por el estratégico Belgrano Cargas que hoy transporta apenas la mitad de cargas que hace una década. El objetivo inmediato debería ser un ferrocarril de cargas que circule con seguridad a 80 kilómetros horarios. Esta demorada modernización ferroviaria no podrá ignorar al ferrocarril de pasajeros de larga distancia (que podría circular a 100/120 kilómetros) ni tampoco a los urbanos. La decadencia aquí es notoria por la disminuida calidad del servicio por la ausencia de inversiones en renovación y mantenimiento. En el área metropolitana el ferrocarril transporta hoy menos pasajeros que en 1999, el caso más grave es el importante ferrocarril Roca que de tres pasajeros que tenía perdió uno (es decir el 33 por ciento a pesar que la población aumentó). Nuestra extensión territorial y la importancia de la agricultura exigen mejorar el ferrocarril de cargas y además el desarrollo tecnológicamente asociado del tren de pasajeros, estimulando así una industria ferroviaria propia.

VI) El Tren Bala.

Cuatro naciones lideran la modernización ferroviaria (Japón, Francia, Alemania y España) con el super veloz tren bala. Estas naciones tienen ingresos per cápita entre 5 y 8 veces superiores al nuestro y una densidad demográfica que asegura la rentabilidad de estas tecnologías de punta, pensemos que con apenas 2/3 de nuestro territorio tienen 8 veces más población. Pero lo más importante es que avanzan hacia la modernidad después de haber consolidado previamente un ferrocarril excelentemente desarrollado y bien mantenido, o sea lo contrario que nuestro caso. Por eso es errónea la decisión de avanzar en una costosa y oscura operación con Alstom, con un indefinido proyecto que viola la Ley 24.354, que es expresamente aplicable a las inversiones ferroviarias al exigir una razonable evaluación de los costos y beneficios de las propuestas, y con un muy caro financiamiento. Pero justamente la mala noticia del fuerte incremento del riesgo país puede tener un efecto colateral positivo al postergar –esperemos por varios años- este insensato proyecto.

*“Petróleo, Ferrocarril y Tren Bala”
Por Alieto Guadagni*



Argentina entra en un periodo de insuficiente abastecimiento de gas después de haber perdido 4 años discutiendo el inviable gasoducto desde el Orinoco; que no nos pase lo mismo ahora con los ferrocarriles. Estamos a tiempo de entrar en la modernidad ferroviaria con inversiones sensatas, que preserven el medio ambiente, atiendan los requerimientos de la producción y las necesidades de la gente que merece viajar decentemente.