



**Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Avellaneda
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda
CP. 1870
4201-4133 Int. 124
utn.c3t@gmail.com
www.c3t.fra.utn.com.ar

“De eso no se habla. El deseado renacer ferroviario de cargas y un posible impacto sobre el empleo camionero”

Jorge Sánchez
(josanctte@gmail.com)

Marzo de 2016

Este breve trabajo se propone discutir con un “deseo” que en los últimos años ha tenido una presencia destacable: el renacer del ferrocarril de cargas en Argentina. Sin polemizar directamente con este anhelo, el autor se propone echar luz sobre ciertos riegos y consecuencias que están presentes en la reactivación o ampliación de los servicios de carga, y que, generalmente, no son tenidos en cuenta.

Los contenidos de este trabajo son responsabilidad exclusiva del autor y no necesariamente reflejan la opinión del C3T. Se permite la reproducción total o parcial de este documento citando la fuente.

De eso no se habla. El deseado renacer ferroviario de cargas y un posible impacto sobre el empleo camionero¹

Marzo de 2016

Si hay un deseo muy popular en materia de transporte es que el ferrocarril vuelva a ser un actor central en el transporte de cargas, tal vez sin la presencia que tuvo hace décadas, pero sí mayor a la que hoy tiene. Ese deseo está presente en gran parte de la población, en todos (o casi todos) los sectores políticos, sin mayores análisis sobre sus implicancias. La idea subyacente es que con más y mejores trenes habrá una derivación de tráfico del camión hacia el ferrocarril y eso llevaría a una baja en los costos logísticos con un fuerte impacto en los productos de exportación (como los granos, por ejemplo), mejorando su competitividad internacional; además se habla de reducciones de la siniestralidad y de la emisión de contaminantes.

Sin cuestionar esta postura “ofertista”, que a criterio del autor no es estrictamente cierta, hay un ambiente de aceptación general para encarar esfuerzos en ese sentido, donde se supone que claramente el país ganaría: bajarían los costos de transporte porque el costo unitario de transporte ferroviario es menor al del camión y se beneficiarían los productores, se reduciría la siniestralidad en las rutas y la emisión de contaminantes a la atmósfera. Pareciera ser una situación donde todos ganan o, si algunos pierden, no lo sabemos porque de eso no se habla. Y este es el punto central de este artículo: el impacto sobre el (des) empleo que traería consigo el renacer ferroviario de cargas.

Las estimaciones sobre la distribución modal del tráfico de cargas de nuestro país acuerdan en otorgar al ferrocarril no más de un 6% o 7% del total en donde el transporte carretero (el camión) explica no menos de un 90%. Pero si se limita el análisis a los productos típicamente ferroviarios, los graneles de gran volumen (especialmente los agrícolas) la situación se modifica ligeramente a favor del ferrocarril: la porción ferroviaria en el transporte de granos se sitúa en alrededor de un 10% y esta proporción crece más si se limita el análisis a la zonas productoras por donde discurre la red ferroviaria. De todas formas, esa participación es pequeña y podría ser mayor.

¹ Lic. Jorge Sánchez. El autor agradece los comentarios y sugerencias realizadas por Horacio Díaz Hermelo, Rodolfo Fiadone, Ramón Jatip, Juan Pablo Martínez, Juan Piccirillo, Norberto Weidman y Jorge Waddell.

Hasta la década del '20 el transporte de granos hacia los centros de transformación o los puertos era territorio del tren, mientras que las chatas cerealeras cubrían los trayectos desde los campos hasta las estaciones. Se trataba de un volumen pequeño de granos para los guarismos de hoy día, y siguió siendo aproximadamente el mismo hasta mediados de los años '60: unas 20 millones de toneladas anuales frente a los 110 millones de la actualidad. Ya en los años '30 comenzó una lenta pero sostenida derivación del tráfico de granos hacia el camión, situación que se potenció en los años '60. En los '50 el ferrocarril, transportando unos 5 millones de toneladas de granos, explicaba un tercio del tráfico total de granos y solo unos 15 años después, con unos 3 millones de toneladas transportadas, pasó a un 12% / 13% del total, para no volver a repuntar –en términos relativos– hasta ahora.

¿Cuáles fueron los efectos en materia de empleo del traspaso modal desde el ferrocarril al camión en la década del '60? En principio se puede decir que no agregó más conflictividad de la que ya existía con los trabajadores ferroviarios. El origen de la convulsión sindical en esta época no tenía que ver directamente con esta derivación de tráfico, sino con la resistencia de los ferroviarios al achique del ferrocarril. La mítica huelga de 42 días del año 1961 fue el hito, enmarcado en un plan de lucha más amplio del peronismo, con fuerte presencia sindical. Pero, ¿se perdió empleo? Claro que se perdió empleo ferroviario. Pero en términos de empleo total, la derivación de tráfico desde el tren al camión tuvo una ganancia neta de puestos de trabajo.

Un tren de cereales típico de los años '60 se formaba con unos 30 vagones, cada uno transportando unas 50 toneladas, es decir, 1.500 toneladas por tren y una tripulación de 3 personas, el conductor, el foguista y el guarda. También tenía una estructura en tierra dada por las estaciones requeridas para su circulación. Estas se encontraban aproximadamente cada 15 kilómetros, y contaban con unos 4 o 5 empleados, dependiendo de si operaban con 2 o 3 turnos.

El transportista carretero granelero típico de esos años era un pequeño empresario con pocas unidades y escasa o nula participación de trabajo asalariado. Trabajaba con un equipo que transportaba unas 21 toneladas y que se componía de un camión con acoplado que la reglamentación vigente (modificada en los '70), establecía que debía ser de dos ejes. De esta manera, cada tren cargado con 1.500 toneladas equivalía a unos 70

camiones (cada uno con un conductor) con lo que la derivación del tráfico ferroviario hacia el carretero “generaba”, al menos, unos 50 empleos netos.

El deseado renacer ferroviario, con un incremento en la cantidad de granos transportados por el ferrocarril que, *ceteris paribus*, sería a expensas del camión, genera entonces el interrogante sobre qué impactos podría tener hoy sobre el empleo directo involucrado en ese transporte.

Algunas cuestiones técnicas y reglamentarias cambiaron desde los '60. Desde la modificación al Reglamento Interno Técnico Operativo ferroviario (RITO) inmediatamente anterior a las concesiones ferroviarias de la década del '90, la tripulación por tren se redujo de 3 a 2 empleados, ya que se eliminó el puesto del “guarda”, quedando el conductor y el ex foguista, ahora llamado “jefe de tren”. Se eliminó al personal de tierra salvo que se tratara de estaciones grandes de completamiento de carga. Y también hubo cambios técnicos con incorporación de locomotoras de mayor poder de tracción que permitieron trenes de hasta unos 60 vagones con capacidad transportativa de 50 toneladas cada uno, lo que da un total de 3.000 toneladas por tren, el doble de carga que el tren de los '60.

En los camiones también hubo modificaciones regulatorias y técnicas, aunque el tamaño de la empresa media granelera siguió siendo el mismo. A inicios de los '70 se modificó el reglamento de pesos y dimensiones de los camiones lo que se permitió que el acoplado tuviera dos ejes traseros (tres en total) aumentando así la capacidad de transporte de cada equipo, que aún sigue teniendo la misma composición característica: de las 21 toneladas de los '60 se pasó a unas 30 toneladas por equipo en la actualidad. Es decir que cada tren es ahora equivalente a 100 equipos carreteros.

De esta forma, la derivación de las 3.000 toneladas de granos desde el camión a un tren completo implicaría una “destrucción” de empleo de casi 100 puestos de trabajo.

Tres preguntas deben hacerse frente a estos números. La primera y más obvia es si ese hipotético escenario catástrofe realmente se verificaría en la realidad. La segunda es acerca de las consecuencias que esta caída en el empleo podría traer, siendo que esta situación se concentraría en un espacio geográfico delimitado, la zona donde opera

nuestro tren, lo que podría tener un fuerte impacto en la economía local. Y por último, bajo qué condiciones esta destrucción de empleo, derivado del renacer ferroviario, se podría evitar.

Respecto de la primera incógnita, es claro de que se trata de un ejercicio que no se detiene sobre varias cuestiones. Una de ellas es que la derivación de tráfico al ferrocarril implica, en muchos casos, la necesidad de hacer lo que denomina un “flete corto” hasta las estaciones de carga, cuando no uno post ferroviario. En segundo lugar, perder porciones de carga no significa directamente ser excluidos de la actividad, ya que es probable que estos transportistas carreteros atiendan también otras producciones. De ahí que resulta esperable que el impacto sea menor en cuanto a su magnitud, aunque de todas formas es posible asegurar que se perderían puestos de trabajo.

La segunda incógnita arrastra consigo una práctica que tiene lugar habitualmente y que es la pelea de grupos de camioneros por lograr porciones del tráfico que se transporta por ferrocarril. Cortes de vías, bloqueos a zonas portuarias y otras medidas similares son usuales y, en muchos casos, son resueltas desde las autoridades locales tratando de que las cargas se “repartan” entre los dos modos de transporte. No hay que olvidar que el transportista medio granelero es un empresario pequeño que opera con un margen de rentabilidad muy reducido; en muchos casos, estas cargas marcan el borde mismo de su supervivencia como productor.

Por último, cabe la duda sobre qué debería suceder para que este traspaso de cargas de un modo a otro no resulte traumático en términos de conflictividad social. Algunos actores, inclusive transportistas, aducen que si el volumen de cosechas siguiera expandiéndose, y de los actuales 110 millones de toneladas anuales se pasara a 130, se podría pensar que aunque el excedente fuera captado mayormente por el ferrocarril (duplicando su actual carga de granos), entonces todos ganarían, ya que se trataría de un escenario de mayor demanda de transporte tanto para el tren como para los camioneros.

Pero existen inconsistencias en este razonamiento. Por ejemplo, si ese crecimiento en el volumen de granos se diera fuera de las zonas de influencia de los ferrocarriles, entonces el renacer ferroviario sería a expensas de transportistas carreteros de las zonas donde el volumen de producción quedaría sin modificarse; la reacción esperable sería tradicional:

cortes y bloqueos. Otro caso es que el volumen cosechado, aunque crezca en el mediano plazo, puede presentar años de menores volúmenes de producción, como sucedió, por ejemplo, en 2011, cuando la producción de granos fue de unas 90 millones de toneladas, mientras que en el año anterior fue de unos 100 millones. Casos así pueden ser, entonces, años de conflictos esperables.

Es cierto que hoy el ferrocarril lleva menos carga que la deseable, como también lo es que, ciertos cambios mediante, sería posible incrementarla. Resulta esperable que con ello se pueda reducir el costo del transporte, y que este ahorro pueda ser captado, al menos parcialmente, por los productores primarios. En relación con esto hay acuerdo de todos los sectores. De lo que no se habla es que el cambio a la nueva situación no será suave y ni armónico. Hacer política ferroviaria no es solo invertir en infraestructura, material rodante y establecer esquemas claros de gestión. Es también conocer las posibles consecuencias de esa política; administrar conflictos; y anticiparse.