

## TRANSPORTE AUTOMOTOR Y "COSTO ARGENTINO"

### TRANSPORTE AUTOMOTOR Y "COSTO ARGENTINO"

(Nota: Publicado en, "La Reforma", de General Pico, Argentina, del 23 y 24 de Mayo de 1993".

El presente trabajo intenta demostrar que el transporte automotor, aumenta sensiblemente el costo de funcionamiento de la sociedad argentina. Ello obviamente, implica una merma de la productividad y un deterioro de la calidad de vida.

No es nuevo en nuestros desarrollos, este juicio de valor negativo sobre una modalidad de transporte.

Dado que en los últimos tiempos se ha puesto de moda el concepto "Costo Argentino", debiera acentuarse el impacto negativo que el transporte automotor tiene en la conformación de ese "costo".

En nuestro trabajo "La Argentina descentralizada", publicado en el Número 18 de la revista "Participar", de Buenos Aires, de

Septiembre de 1980, sosteníamos: "Dada la configuración del espacio argentino y las nuevas luces arrojada por la penuria universal de carburante - fenómeno que si aun no se manifiesta, no tardará en hacerlo - el protagonismo del transporte estar a cargo de;

a) Los ferrocarriles(incluida la reactualización del tranvía);b)El transporte marítimo fluvial, y c)

El transporte aéreo (incluyendo la reactualización del dirigible).Operando el transporte automotor y la tracción a sangre como complemento de aquellos..."(Fin de cita).

El precedente juicio, expresaba nuestra aspiración en función de nuestros estudios sobre la cuestión. En la realidad, tanto entonces como en los días que corren, el protagonismo lo tiene el transporte automotor, pese a que despilfarra combustibles que son crecientemente escasos y costosos por añadidura; pese a que contamina; pese a que congestiona el transito; pese a que causa accidentes(nueve mil muertos anuales).

Si nosotros tenemos la posición expresada mas arriba, es porque tenemos algunos argumentos que apreciamos muy ilustrativos. Según los cánones de ingeniería: Un Caballo de fuerza(H.P.).arrastra 150 kilogramos en el camino pavimentado;450 kilogramos en la vía férrea y 4.000 kilogramos en la vía acuática. Otro canon establece que para reemplazar la capacidad de carga de una vía férrea hacen falta veinte (20)manos de camino.

El primer canon enunciado, evidencia que frente a un horizonte argentino que prospecta alrededor de 13 años de reservas petrolíferas y veintinueve años de reservas gasíferas, habría que pensar en racionalizar el consumo de hidrocarburos, lo que supone utilizarlos allí donde su rendimiento se optimice. Y en este sentido, la idea sería que se empleen lo menos posible en el transporte y se reserven para la petroquímica y para las maquinarias agrícolas. En el caso del transporte por agua, parece difícil reemplazar al menos en el largo plazo a los hidrocarburos, no así en el ferrocarril. Pero ello sugiere que es irracional continuar despilfarrando combustibles escasos y crecientemente mas costosos, allí donde menos rinden, como es el caso del transporte automotor.

Pero aparte de despilfarrar combustibles no renovables, el transporte automotor que emplea motores de combustión interna es uno de los principales responsables del "efecto invernadero", uno de los mayores problemas que enfrenta la humanidad. En todos los foros donde se estudia la contaminación ambiental, se sugiere la reducción drástica de las emisiones de los motores de combustión interna. O sea que entre otros emisores, los automotores dejen de contaminar. Ello solo es posible con motores a batería o atenuarlo con combustibles como el gas o los alcoholes vegetales.

En las grandes metrópolis y en las rutas de mayor densidad de tráfico, la congestión y los embotellamientos son otro ingrediente que significan perdidas de tiempo y despilfarro adicional de combustibles

Los accidentes de tránsito con su secuela de muertos, heridos y pérdidas materiales, aumentan el

## TRANSPORTE AUTOMOTOR Y "COSTO ARGENTINO"

costo del funcionamiento social. Al aumentar la siniestralidad, aumentan el costo de los seguros y los reaseguros. Cuando los costos de los accidentes de tránsito entran a conformar la contabilidad del transporte automotor, sus ventajas frente a otros medios, se minimizan. Uno no puede dejar de preguntarse, como se llegó a esta situación. En este punto, habría que hacer un resumen histórico, que en el caso argentino, se remonta casi a principios de siglo, y cuyo proceso se asemeja a los ocurridos en la mayoría de los países del mundo que accedieron a los efectos de la "Revolución industrial" que se inició en Inglaterra hacia mediados del Siglo XVIII.

Corrían los primeros años de este siglo, cuando en Argentina la estructura de circulación física era monopolizada por el ferrocarril y el barco a vapor. Los caminos eran utilizados por carros de tracción a sangre, destinados a llevar la carga

a la estación ferroviaria o al puerto más próximo.

En 1907, se discutió en el Parlamento Argentino, un proyecto del Ingeniero Emilio Mitre, destinado a regularizar las concesiones ferroviarias. Ese proyecto, convertido en Ley 5315 estableció, que como único canon por la franquicia obtenida las empresas ferroviarias, pagarían un tres(3) por ciento(%) de sus ganancias, los que se destinarían a la construcción de caminos de acceso a las estaciones ferroviarias. En un primer momento, se llegó a interpretar que este canon sólo tendía a incrementar aun más las ganancias de las empresas ferroviarias en su mayor parte de capitales ingleses y franceses. Es posible que ese haya sido el propósito de ese impuesto. Sus mentores, no preveían, y tardarían en darse cuenta, que esos caminos, con un cambio de situación mundial, perjudicarían al ferrocarril en lugar de beneficiarlo.

De la Primera Guerra Mundial, emergió Inglaterra, debilitada y una nueva potencia: Los Estados Unidos de Norteamérica. Con la potencia emergente, aparecía su tecnología de punta: el automotor y su necesario correlato: el camino pavimentado.

Desde esa época (1918) hasta 1973, el precio de combustible se mantuvo fijo a dos(2) dólares el barril. En Argentina mientras tanto y hasta 1931, los ferrocarriles daban ganancias y por ende financiaban con aquel tres por ciento la construcción de caminos, los que ya en la década del veinte comenzaban a circular los camiones, que comenzaban a alterar el monopolio de hecho que otrora tenía el tren.

Esta presencia creciente del camión (el ómnibus, tardaría algún tiempo en sumarse), se producía, cuando el tren y el barco, cubrían todas las posibilidades de demanda de transporte. Por ello, desde la irrupción del automotor en la

Argentina, este no tuvo carácter de complemento del tren y del barco, sino de sustitución, y esa sustitución se operó a un costo altísimo, aunque todavía no ponderado exhaustivamente.

Así, curiosamente en 1931, cuando el Ferrocarril Sud (luego Roca) pagaba por última vez dividendos a sus accionistas, el

Gobierno argentino disponía por Decreto un impuesto a los combustibles para la construcción de caminos. Al año siguiente, 1932, se sancionaría La Ley 11.658, por la que se creaba la Dirección Nacional de Vialidad; se establecían impuestos a los combustibles, lubricantes y neumáticos para la construcción de caminos y se establecía un plan de construcción caminero, que desde 1934 a 1954, se cumplió inexorablemente, soslayando los cimbronazos de la vida institucional del país.

En 1954, se dictó una Ley que mantenía la filosofía proautomotor y el gobierno de facto que siguió al gobierno constitucional, derrocado en Septiembre de 1955, continuó esa línea con un Decreto-Ley en 1958, que fue respetado escrupulosamente por el Gobierno del Doctor Frondizi. En esta Administración, se inició un agresivo programa de fomento de la industria automotriz en el país, que con altibajos llegaría hasta nuestros días.

Para no perderse en el análisis, debería apuntarse que desde 1907, el transporte automotor, siempre fue subsidiado para poder evolucionar. Primero por el ferrocarril y luego por los mismos usuarios. Y este aporte era desparejo. Así los habitantes de la ciudad subsidiaban al campo, y los

## TRANSPORTE AUTOMOTOR Y "COSTO ARGENTINO"

propietarios de automóviles, subsidiaban a los camiones que a medida que incrementaban su capacidad de carga, iban deteriorando los caminos, por los que circulaban y por los que no pagarían peaje alguno hasta 1989.

Los intereses del ferrocarril, intentaron sin suerte, frenar el ímpetu automotriz. Así el Poder Ejecutivo, propuso un proyecto de Ley de Coordinación de Transporte, en 1932, mas el Congreso, lo convirtió en Ley 12.346 de Coordinación de Transportes, recién en 1937.

Esta Ley, aun vigente, nunca llegó a aplicarse en plenitud.

Esto quizá se deba, a que comenzó a tener peso una corriente de opinión, que sostenía que para competir con el automotor, el ferrocarril, debía ser explotado por el Estado.

Así luego de un ofrecimiento en 1937, y de expropiaciones parciales en 1948, el Gobierno se hizo cargo de la explotación ferroviaria. Este intento, visto en perspectiva, solo sirvió para hacer perder competitividad al ferrocarril y acelerar la expansión del automotor privado, pero con el subsidio estatal vía caminos y con combustibles artificialmente baratos.

No serian los accidentes, ni la contaminación, los que provocarían el primer toque de atención sobre los prejuicios del automotor, sino que cuando los países árabes productores de petróleo, decidieron sincerar el precio del petróleo, terminó el principal factor de promoción del automotor.

Mientras tanto, el automotor se había transformado en un símbolo de prestigio personal y de progreso social. No podemos dudar de los que visualizaban al transporte automotor como un factor de democracia económica, ni de los que de buena fe alentaban campañas de apoyo, para la construcción de caminos pavimentados que no traerían progreso a sus poblaciones.

Lo concreto, es que con el futuro sobre el horizonte, el transporte automotor, aparece como un obstáculo para la calidad de vida de la gente.

Sin embargo, más de cinco MILLONES de automotores circulan por las calles y las rutas argentinas. Más de Un MILLON Y MEDIO son camiones, camionetas y ómnibus. Esas magnitudes, suponen millones de familias que viven: de las automotrices, de las autopartes, de los talleres mecánicos, de las carroceras, de las estaciones de servicios, de las casas de repuestos, de los transportistas. Estos legítimos intereses existen, y deberá estudiarse, como en un régimen de mercado, deberán reposicionarse en una evolución, comenzar a inclinarse por otros medios de transporte, que optimicen el empleo de combustible, no congestionen, no contaminen y no provoquen accidentes de magnitud.

En un tiempo, que ha demostrado las limitaciones de las planificaciones estatales, para resolver los grandes problemas, habrá que ir gestando espacios múltiples de reflexión, donde se consideren las alternativas que contribuyan a diseñar una estructura de circulación física, que disminuya "el costo argentino", y remonte estas estructuras, legítimas pero antieconómicas, que por procesos complejos, se iniciaron cuando el siglo que termina, apenas comenzaba.(9/4/93)