Il Jornadas Nacionales de Investigadores de las Economías Regionales Universidad Nacional del Centro - Tandil

REESTRUCTURACIÓN FERROVIARIA, DEMANDA DE SERVICIOS Y EXPECTATIVAS DE CAMBIO. Una lectura crítica desde la Región Rosario

Cafarell Sonia, Pablo Gorbán, Pizarro Eleonora, Raposo Isabel (Instituto Investigaciones Económicas- FCEyE- UNR)

1- Introducción.

Las infraestructuras económicas en particular tienen como objetivo crear, ampliar o mejorar las unidades productivas para la provisión de servicios de apoyo a la producción, al facilitar el intercambio y mejorar la competitividad a nivel de los territorios. No obstante su importancia, su sola existencia no implicará una mejora para la competitividad de las empresas, sino que será necesario que ellas respondan a las características de las demandas de los sectores a los que se brindan servicios, así como a conocer las particularidades de los agentes económicos y los efectos (positivos o no) que se perciben.

Las inversiones en infraestructura de transporte en particular, cumplen un rol determinante en el adecuado desarrollo de los servicios del sector, al influir sobre la productividad de las empresas, mejorando la accesibilidad y reduciendo costos de traslado. Su sola ejecución suele constituirse en un punto de partida esencial, no sólo porque hace posible o facilita el desarrollo del transporte al incorporar o ampliar la accesibilidad, sino además porque condicionan las características en que estos podrían ser prestados: tarifas, costos de explotación, atención de la demanda, entre otros.

La reconversión ferroviaria planteada en el año 2004 en el país como eje de la política pública para el sector – tema que ocupa y preocupa a este desarrollo investigativo - es analizada tanto en el grado de equipamiento e instalaciones que promueve como en el tipo y particularidades de prestación de los servicios.

El ferrocarril en Argentina estuvo sometido a importantes cambios en los últimos 30 años; tras una primera reestructuración del sistema hacia fines de los años 70, sobrevino una segunda etapa que se caracteriza por la paulatina reducción de los servicios ferroviarios y el cierre a la explotación de ramales. Este proceso culmina con la desarticulación de los

tendidos de la red ferroviaria en los primeros 90, con la cancelación de gran parte de los tráficos de pasajeros (a excepción del AMBA) y la partición de la red nacional y posterior entrega en concesión a distintas empresas privadas para su explotación exclusiva en traslado de cargas.

En los últimos años, superada la crisis financiera que lo afectara hacia fines de 2001, resurge cierta orientación en las políticas públicas inclinadas a dotar de más y mejores infraestructuras económicas al territorio, e inspiradas en tornar viable el incipiente proceso de crecimiento nacional. Una de esas líneas está dirigida a 1- "reestablecer" el sistema de transporte por ferrocarril en el país, en uno de sus ejes centrales cual es recuperar los tráficos interjurisdiccionales de pasajeros, en tanto que 2- en el sector de cargas, el objetivo es atender cambios en los movimiento de cargas nacionales, mejorando particularmente el traslado y el acceso en las áreas de concentración de grandes volúmenes orientados a la exportación; un tercer eje, es el relacionado con la estructura de servicios de pasajeros en el Aglomerado urbano del Gran Buenos Aires¹.

Este trabajo ve centrado su interés en reconocer cómo es el proceso de toma de decisión así como los efectos de la programación de las grandes inversiones nacionales que acompañan un territorio en particular, procurando la restructuración del sistema ferroviario. Se analiza en qué medida el sector público participa del proceso, y que rol se le asigna, al capital privado, tanto en la ejecución de las inversiones como en la explotación de los servicios a futuro. Durante el desarrollo se intentará dar cuenta de ciertos desajustes entre el plano de la teoría y la práctica, identificando posibles "distorsiones" entre lo deseable y lo posible, entre propuesta y puesta en práctica de la política nacional en la materia, y transformaciones esperadas sobre el sistema en general.

Las instalaciones y equipamientos – fruto de nuevas decisiones de inversión- hacen posible la provisión de los servicios, son considerados en general bienes públicos, por estar en líneas generales financiadas y controladas desde el sector público, en tanto que la operación y extensión de los servicios, en buena medida, se dan bajo condiciones de monopolio para cada modo, pese a que se plantea con frecuencia la competencia intermodal, en tanto que la operación puede ser pública o estar en manos de privados, a partir de un replanteo del modelo operativo para el medio.

Cuando en el año 2004 se instala en la agenda la llamada Reestructuración ferroviaria a través de nuevas regulaciones y políticas específicas en el país, tuvo lugar la priorización de algunos grandes proyectos ferroviarios a nivel nacional. ¿Qué implica esta decisión y a

que planteo de transporte adscriben? ¿Con qué recursos y criterios se asignan fondos públicos siguiendo principios de "racionalidad social"? ¿Cómo desde un ámbito regional, se analiza críticamente el proceso y se participa y apoya la decisión?

Es intención del trabajo identificar los grandes lineamientos que definen la política de transporte en general, y ferroviaria en particular, e identificar las distorsiones que da cuenta el proceso de toma de decisión y ejecución en torno al sector, los que pueden traer cambios trascendentes en la movilidad para este medio, así como la correspondencia del sistema a futuro a partir de lo programado. Las inversiones ferroviarias tienen en general, características particulares que atender (G.de Rus y otros, 2003) como indivisibilidades, demanda de ingentes recursos, activos específicos, y demandas estimadas, entre otros elementos, lo cual torna imprescindible la evaluación ajustada en términos económicos y sociales para no caer en decisiones sin fundamentos o fallidas identificadas a destiempo.

Se apela en este caso, al reconocimiento de dos grandes inversiones vinculadas a la Región de Rosario, desde donde se analiza la problemática ferroviaria, concientes de participar de un subespacio nacional donde la presencia de este medio fue, y aún es hoy, determinante para la movilidad. Los cambios en la región sobre el sistema ferroviario están estrechamente conectados a dos de los ejes de la reestructuración ferroviaria: el Proyecto TAVE -Tren de Alta Velocidad para el recorrido Buenos Aires- Rosario – Córdoba (CoBRA) para la reactivación de los servicios interjurisdiccionales de pasajeros, y el Proyecto Circunvalar Rosario, a través del cual se lograría mejorar sustancialmente la movilidad de las cargas en cuanto a concentración de agrograneles en torno al sistema portuario metropolitano-principal punto de salida para este tipo de exportaciones en el país.

2- Políticas Públicas y decisiones de inversión.

Las cuestiones públicas raramente son cuestiones técnicas o valorativas con exclusividad. Cuando se habla de políticas públicas se alude a un comportamiento propositivo, intencional, y planeado, dejando de lado la idea de algo reactivo y casual (Aguilar Villanueva, 1994: 25). Las capacidades estatales han sido crecientemente superadas por las necesidades del contexto y por la realidad, objeto sobre el que se aplican las políticas (Weiss, 2003). La escasez de recursos es el problema que, en esencia, deben resolver las administraciones públicas; esa "realidad" en el contexto globalizado actual se torna fuertemente inestable y la inmediatez que reclaman los cambios enfrenta cada vez más la necesidad de revertir la forma de pensar y hacer política (Robinson, 1998).

Superadas las miradas eficientistas que dominaron lo que se denominó la Nueva Gestión Pública (Osborne y Gaebler, 1992) dónde la lógica de reorganización apuntaba básicamente a reducir el tamaño del Estado, los nuevos enfoques revalidan a éste último como actor central del desarrollo (Evans, 2003) y proponen una "apertura participativa" de la administración pública hacia una sociedad integrada por ciudadanos y no por "clientes", cargada de plenos derechos tanto como responsabilidades cívicas.

De esta forma, la formulación de políticas públicas se enriquece por la consideración de diferentes visiones en la identificación de los problemas, la inserción de los múltiples actores involucrados, y la disponibilidad o acercamiento a los recursos, entre otras cuestiones claves. Las decisiones políticas fundadas en la planificación indicativa y centralizada tienden a ser reemplazas por otras de orden participativo y descentralizado, donde los espacios subnacionales de significación tienden a adquirir peso y representación en la formulación. Estas nuevas ideas, resaltan la importancia de la cercanía, la interacción y la asociatividad como elementos cruciales que, relacionados con el territorio, favorecen la toma de decisiones y dan impulso al "desarrollo local" (S.Boisier, 1998) En el marco de este enfoque, entonces, el "territorio" es entendido no sólo como espacio "soporte" de dimensiones variables y límites difusos, sino una variable multidimensional, donde no sólo los factores "distancia" o "tamaño" son importantes, sino también la cultura, los valores sociales y las sinergias económicas adquieren protagonismo en el medio.

Las Provincias se reconocen como los subespacios tradicionales asociados al concepto de territorios políticamente definidos, siendo estas el ámbito natural a cargo, junto al Estado Nacional, en la formulación de políticas públicas. En los últimos años se han incorporado (media un reconocimiento constitucional para ello) la idea de regiones por acuerdo entre Provincias, o bien microregiones, hacia el interior provincial a partir de problemáticas comunes, o subespacios de poder "en formación". Las grandes ciudades en el país – siendo esta una tendencia global- se convirtieron en los últimos años en nuevos territorios de decisión, en muchos casos "campos de una institucionalidad en construcción que, sumados a la tendencia a la descentralización y creciente diferenciación adquirida por los ámbitos locales, promueven y fomentan la construcción de agendas públicas propias o concertadas.

En conclusión, se puede establecer que la formación de agenda y formulación de políticas es un proceso que requiere la atención de aquellas autoridades que intenten imprimir una mirada de largo plazo a la gestión de gobierno. Si bien éste debería ser un mecanismo habitual, resulta crítico para las políticas en general, y para tomar decisiones de inversión en

grandes infraestructuras en particular, dado que se trabaja en la consideración de efectos a largo plazo a nivel territorial que dichas inversiones pueden acarrear con el paso del tiempo.

Finalmente, cabe una última advertencia sobre el proceso que define la formación de la agenda. Siguiendo a Cobb y Elder (1983) si bien en una democracia la agenda formal del gobierno debería reflejar los problemas, las prioridades y las preocupaciones de la comunidad en general, existen ciertos grupos e intereses sin representación en el proceso de creación de la misma, a veces restringido en cuanto a la participación equilibrada de los actores, lo que determina que se incline, en última instancia en favor de algunos y exclusión de otros. Por ello, cuanto menos elementos de racionalidad se apliquen en la toma de decisiones (siendo las técnicas de evaluación social de proyectos uno de ellos) más lugar habrá para que prevalezcan los intereses parciales, con frecuencia encontrados en el accionar de determinados grupos de poder.

A partir de la crisis de 2001, etapa en la que se manifiesta la incapacidad del planteo neoliberal como alternativa para mejorar el desarrollo económico y social, se adopta un modelo de crecimiento que impulsa desde el plano macroeconómico una estrategia fuertemente apoyada en la agroexportación y sustentada en un tipo de cambio alto, a la luz de un ambiente internacional que se caracteriza por precios favorables para los productos primarios. En este contexto, mejorar la competitividad del territorio y tornarlo sustentable, requiere mucho más que lograr estabilidad macroeconómica y creación de estructuras de incentivos; hace falta generar entornos que potencien los esfuerzos de las empresas (Meyer-Stamer J, 1996) donde prevalezcan las instituciones y los recursos potenciados por el conjunto para fortalecer su inserción. Los servicios de apoyo, y la dotación de infraestructuras en particular- en red o puntuales- son determinantes en la definición del grado de estructuración socio - espacial y económica del territorio.

Cuando se habla de grandes obras, nuevas o ampliaciones considerables de las existentes, no sólo se hace referencias al simple incremento de capacidad (que sólo altera variables claves de definición), sino que con frecuencia se trata de incrementos muy relacionados con la existencia de indivisibilidades en la ampliación de capacidad, larga vida de los activos, escaso uso alternativo de los equipamientos, precios de factores que no reflejan necesariamente costos de oportunidad, impuestos y subvenciones o externalidades posibles a las obras, entre otros elementos que necesariamente hay que sopesar en el proceso (Gines de Rus y otros, 2003; 306)

En suma, toda inversión en infraestructura de transporte potencia como resultado inmediato la aparición de beneficios y beneficiarios que de ellos se apropian. El conjunto de "externalidades" generadas a partir de la decisión (sean positivas o no) implican un gran compromiso para el sector público: por un lado, atender la remediación de los efectos no buscados, en tanto por otro, velar por que la sociedad sea quien se apropie de los beneficios extraordinarios. A estos fines, resulta fundamental que las intensiones se traduzcan en criterios claros, que han de estar presentes al momento de la toma de decisión y asignación de los recursos públicos.

3- El ferrocarril en el país. Orientaciones y tendencias de política sectorial.

En los años noventa, se implementa un nuevo modelo de explotación ferroviaria, centrado en la reestructuración de los servicios y entrega en concesión de los diferentes ramales para su explotación a empresas privadas con servicios de carga, casi con exclusividad. Se canceló prácticamente la operatoria en pasajeros con el interior del país, no así los servicios de la Ciudad y el Gran Buenos Aires, canalizados a través de Ferrocarriles Metropolitanos SA- FEMESA (Alonso, 1992; 55), los que posteriormente también se concesionaron a empresas privadas para la explotación.

El sistema ferroviario hasta entonces (administrado por el Estado) y en avanzado estado de obsolescencia, perdía competitividad en relación al transporte vial. Siguiendo los objetivos de la política económica nacional (Ley de Emergencia Económica y Ley de Reforma del Estado) fue concesionado para servicios de cargas por un plazo de 30 años, sin subsidio estatales, ya que se estimó una rentabilidad del sistema que aseguraba la concreción de las nuevas inversiones. El Estado conservó la propiedad de las vías y bienes afectados a las mismas, delegándole al concesionario la explotación comercial, la operación de trenes, atención de estaciones, mantenimiento del material rodante, entre otros.

Los primeros cambios al nuevo modelo de explotación sobrevienen con la Declaración de la Emergencia Ferroviaria –año 2002- cuando el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios gana terreno al sector privado asumiendo directamente como propias algunas obras que distintos adjudicatarios habían relegado. Posteriormente, por Dec. N°1261/04 (deroga el Dec. N°1168/92), el Estado reasume la prestación de servicios interjurisdiccionales de pasajeros en el largo recorrido, siendo la decisión un emergente del Plan Estratégico para la Reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional que contempla reconstruir los servicios interurbano de pasajeros, rehabilitando viejos corredores ferroviarios.²

La Reestructuración del Sistema Ferroviario a nivel nacional se ordena en torno a tres grandes líneas o ejes: 1- Por un lado el reestablecimiento de los servicios interurbanos de pasajeros, 2- la adecuación y actualización del sistema de cargas, y 3- el sistema suburbano de pasajeros en torno al Gran Buenos Aires. Para ello, desde el sector público nacional se asiste con transferencias de fondos a las Empresas del Sector y se asignan crecientemente recursos destinados tanto a sostener la operación del sistema (mantenimiento de tarifas y operatividad de las empresas) como los destinados a ejecución de obras necesarias para el reestablecimiento de servicios. ³

Respecto a los recursos, en los últimos años han crecido las transferencias que el Estado Nacional destina a Empresas Públicas y Privadas; en el último año (2007) este aumento llegó al 125%. El principal destino de las mismas fue el sector energético que absorbió el 57% de los fondos, estando en segundo lugar el sector transporte que participa en el 29% de los recursos. Las transferencias al sector transporte en el 2007, dan cuenta que el rubro más favorecido fue el "Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura del Transporte" que incrementó su participación, pasando de 464 mill.\$ en el año 2006 a 1.864 mill.\$ (es decir un 302% más) para el último año, mientras que la variación de las partidas para "Concesiones de Trenes y Subtes" sólo creció un 68%.

Transferencias a Empresas públicas v Privadas, en Mill \$-

	2006	2007
Transferencias a Empresas Públicas y Privadas	6.486	14.626
Sector Energético	4.031	8.330
CAMMESA	1.452	4.428
Otros	2.578	3.902
Sector Transporte	1.876	4.218
Fondo Fiduciario Sistema de Infr. del Transporte	464	1.864
Concesiones de Trenes y Subtes	1.374	2.307
Otros	37	47
Subsidios al Consumo Interno	0	1.181
Otros Subsidios	578	895

Fuente: Secretaría de Hacienda. Ministerio de Economía y Producción-

Informe Económico 2007

En este contexto de operación "reformada", según datos del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios, los montos destinados a inversión en obras públicas, los que han experimentado un fuerte aumento en los últimos años, registrándose tasas superiores al 100% en el período 2003 - 2005 y de 32%, 20% y 39% respectivamente para el período 2006-2008.

La mayor inversión en obras públicas corresponde a la ejecución de Obras Viales, seguida de aquellas realizadas en Energía y Viviendas. La inversión en infraestructura ferroviaria (de especial interés para este trabajo), da cuenta que partir del planteo del Reordenamiento ferroviario del 2004, el incremento es sostenido llegando al valor de 1.021mill.\$ al año 2008, (supera en un 126% al del 2007). Corresponde así a las obras de infraestructura ferroviaria una participación destacada en el conjunto, correspondiéndole el 5,7% del total de obra pública (17.913 mill.\$) presupuestada para el 2008, cuando al año 2002 y 2003 la ejecución de obra pública no existía para este rubro.

Ejecución de Obras – Tipo de obras Inversión Pública- Obras por rubros (En millones de pesos)

MINPLAN	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	%part,2008
ToTal anual	759	1877	3924	8160	10770	12927	17913	100%
% crec.		147%	109%	108%	32%	20%	39%	
Infraestructura Ferroviaria			68	565	311	451	1021	5,70%
Obras Viales	224	477	1054	1903	2357	3208	4553	25,42
Obras Energía		131	423	447	756	1821	3476	19,40
Viviendas	375	703	1170	3095	3224	2928	2975	16,61
Saneamiento	8	20	77	103	481	626	1158	6,46
Obras hídricas	45	237	311	476	638	687	847	4,73
Inversión minera	0,04	0,23	19	217	161	181	724	4,04
Infraest. Municipal		48	37	121	302	368	577	3,22
Escuelas			4	105	247	329	550	3,07
Gasoductos				35	363	440	493	2,75
OCCOVI				29	251	340	481	2,68
Otras Obras SOP-	93	188	484	294	522	361	393	2,20
Línea Alta Tensión			91	445	628	765	226	1,26
Arquitectura	4	6	12	30	75	118	180	1,00
Obras de puertos	7	29	18	38	130	92	125	0,70
Emergencia Inundación	3	28	79	106	119	86	77	0,43
Universidades				14	41	41	40	0,22
Otras Obras Transporte		10	77	137	144	106	19	0,11

Fuente: Ejecución Presupuestaria MINPLAN1.

http://www.minplan.gov.ar/minplan/ejecucion/ejecucion.php?descripcion=anual_2008_05_31 Observaciones Montos 2008 estimados en base a presupuesto vigente 31/05/2008

En lo institucional, y en el marco del Reordenamiento Ferroviario, se promulga la Ley 26.352 (27 de marzo 2008) a través de la cual se crearon dos nuevas Sociedades del Estado (transferidas desde la órbita de la CNRT al Ministerio de Planificación), las que gozan de autonomía al regirse por sus propios estatutos; ello limita el alcance sobre ellas de la Ley de Administración Financiera, uno de los más rígidos moldes legales para el manejo del dinero público, al igual que las contrataciones, que quedan fuera del amparo de la Ley de Obras

Públicas.⁴ Una, la Administración Ferroviaria, que maneja las inversiones, y se encuentra a cargo de la administración de todos los bienes del área, incluidos los que están en manos de los concesionarios actuales y deben volver en el futuro a la esfera pública, incluso los que forman parte del inventario de capital de Ferrocarriles Argentinos. La otra sociedad es la Operadora Ferroviaria quien podrá asumir "por sí, por intermedio de terceros o asociada a ellos" la prestación de los servicios de pasajeros o carga, ya sean estos nuevos, concesionados o re-estatizados.⁵

La reestructuración como política también llego a los territorios provinciales. A través de la constitución de acuerdos con el Gobierno Nacional, algunas provincias han instrumentado, como es el reciente caso de Entre Ríos, una Unidad Ejecutora Ferroviaria que tratará de mejorar y recuperar la infraestructura específica en su propio ámbito; para ello se formalizan acuerdos con los organismos recientemente creados desde el Estado nacional. En este caso también la Municipalidad de Rosario impulsa la constitución de un Polo Regional con miras a la reestructuración ferroviaria a nivel Local.⁶

4- Evolución del FFCC en los últimos tiempos en la Región.

Rosario, junto a Buenos Aires y Bahía Blanca fue, y aún lo es hoy es, uno de los 3 puntales sobre los que se estructura el ferrocarril en Argentina. Desde fines del siglo pasado, ha sido este medio de transporte junto a la actividad portuaria, el promotor del crecimiento de la Ciudad, sosteniendo la actividad productiva y convirtiéndola a partir de 1866 (fecha en que se inauguró el primer tendido ferroviario) hasta 1930, en el punto de concentración de la producción primaria más importante del país, llegando a contar con 6 empresas ferroviarias en el área, y que le valieran el mote de "la Chicago argentina",

La primera gran reestructuración ferroviaria en el país se produce con su "estatización" en 1948, año en que se centralizó la administración ferroviaria en Buenos Aires; por entonces se evidenciaba un importante desarrollo de la red vial. De allí en más, y a partir de la competencia que estableció el automotor, el FFCC comenzó a perder participación en la distribución de las cargas masivas que, bajo otras condiciones, debió haber mantenido.

Con el paso del tiempo, creció la necesidad en el área de adecuar la trama ferroviaria, lo que derivó en un convenio tripartito Municipio -Provincia - Ferrocarriles Argentinos en 1979; a partir del mismo surge el Programa Ferrourbanístico de racionalización y adecuación de instalaciones, tratando de sobreponer límites a la creciente obsolescencia del sistema. Dado que el avance que registró el proyecto fue mínimo y la situación sólo se agravó cuando – una década después- se concesionaron las partes del sistema ferroviario nacional (años 90),

se cancelaron casi la totalidad de los servicios de pasajeros, y no se contempló el traslado de vías férreas y adecuación de la red en general que pasó a ser explotada en forma exclusiva con servicios de carga, atendiendo los graves problemas regionales.

Tanto la coordinación de tráficos como los esfuerzos por mejorar la infraestructura existente quedaron librados a la iniciativa privada, muy limitada en cuanto a los recursos, e inicialmente dedicadas al reestablecimiento de la operación comercial de las empresas. En esta instancia Rosario se "benefició" (quizás más que otras ciudades) al recuperar la sede administrativa, centro de decisión de la principal operadora ferroviaria del país: nueva operadora ferroviaria Nuevo Central Argentino-NCA en cuanto a la mejor atención de ciertos intereses regionales.

Tanto la Provincia como los municipios quedaron librados a una suerte de negociación con las concesionarias, tanto para gestionar como para coordinar la operación ferroviaria dentro de sus áreas respectivas. En esta oportunidad, la magnitud de las operaciones requeridas para la reconversión del sistema demandaba la participación del sector público; sin embargo, éste se desentendió del problema de actualizar la infraestructura así como de atender las demandas del medio que surgieran de allí en más.

Rosario aún mantiene su vieja y cerrada red ferroviaria trama sobre la estructura urbana, aunque los tráficos de carga poco a poco "definen" una retirada hacia el Aglomerado, manteniendo una inserción perimetral y dejando librado a su suerte a un número importante de tierras desafectadas del uso, muchas de las cuales fueron gestionadas y ganadas a título gratuito por el Municipio, otras enajenadas a privados y, finalmente, una buena parte de ellas también ocupadas o usurpadas por asentamientos ilegales, siendo complejo pensar en su recuperación. Los servicios de pasajeros, tanto a nivel regional como nacional se desactivaron gradualmente a partir de los años 80, no habiendo una respuesta que haga pensar seriamente en una reactivación de los mismos en la escala interurbanos (mucho menos suburbanos).⁷

Empresa Concesionaria	Km. actuales	Estaciones	N°	N°
			Locom.	Vagones
Nuevo Central Argentino SA.	4.512	299	120	6.761
Belgrano Cargas SA.	10.695	189	177	5.987
Ferroexpreso Pampeano SA.	5.230	304	31	1.600
ExBAP- ALL.Logística	5.254	318	120	8.500
TOTAL	25.691	1.110	448	22.842

La Región es hoy paso obligado para buena parte del movimiento de cargas en el país. Desde el Centro y Norte del país, los tráficos ferroviarios mantienen su paso por Rosario para la conexión con los principales puertos del litoral fluvio-marítimo; ello revela su importancia estratégica dentro del esquema ferroviario nacional. Un dato no menor es el hecho de que 4 de las principales operadoras ferroviarias de carga en el país se vinculan en forma directa con el Aglomerado (25.691 km de red ferroviaria sobre un total de 34.059 km) Se debe destacar el incremento que se ha producido en las toneladas transportadas cuyos principales destinos son las terminales portuarias de la Región Metropolitana Rosario debido al diferencial de costo de transporte existente entre el modo vial y el férreo.

Este aumento en las cargas transportadas se evidencia en el siguiente cuadro:

CONCESIONARIO	Unidades (en miles)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
FERROEXPRESO	toneladas	92	1.951	2.329	2.479	2.910	2.903	3.239	3.282
PAMPEANO S.A.	toneladas kilómetro	22,736	632,775	869.820	1.013.567	1.163.341	1,203,186	1,289,580	1,189,130
NUEVO CENTRAL		22.130							
	toneladas		15	2.841	3.476	3.533	4.109	4.860	5.469
ARGENTINO S.A.	toneladas kilómetro		4.677	945.800	1.189.833	1.165.500	1.398.440	1.901.034	2.382.187
FERROSUR	toneladas			1.135	2.473	3.318	4.170	4.510	4.122
ROCA S.A.	toneladas kilómetro			471.609	1.025.987	1.262.821	1.510.144	1.640.653	1.547.380
AMERICA LATINA LOGISTICA	toneladas			608	2.440	2.852	3.172	3.606	3.288
CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.)	toneladas kilómetro			599.130	2.066.177	2.310.189	2.576.510	3.007.376	2.711.783
AMERICA LATINA LOGISTICA	toneladas			126	1.168	1.222	1.095	1.040	924
MESOPOTAMICA S.A. (ex FMGU)	toneladas kilómetro			36.600	620.413	690.335	523.641	454.603	447.391
BELGRANO	toneladas			276	1.132	1.358	1.565	1.653	1.744
CARGAS S.A.	toneladas kilómetro			191.130	746.783	1.021.201	1.293.589	1.541.335	1.545.714
TREN PATAGONICO S.A.	toneladas			1	6,3	3,8	3	4,1	13,8
(ex SE-FE-PA)	toneladas kilómetro			73.472	620.413	690.335	523.641	454.603	447.391
SUBTOTAL	toneladas	92	1.966	7.040	12.036	13.835	15.449	17.254	17.084
CONCESIONES PRIVADAS	toneladas kilómetro	22.736	637.452	2.922.959	5.915.977	6.592.186	7.211.921	8.293.246	8.277.871
CONCESIONARIO	Unidades (en miles)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
FERROEXPRESO	toneladas	2.486	2.359	2.408	2.428	2.825	2.960	3.588	3.445
PAMPEANO S.A.	toneladas kilómetro	897.030	877.470	913.483	1.025.637	1.156.454	1.356.817	1.547.230	1.629.250
NUEVO CENTRAL	toneladas	5.496	5.521	6.191	7.277	8.082	8.326	9.044	8.672
ARGENTINO S.A.				0.101	7.277			5.011	
	toneladas kilómetro	2.443.737	2.490.573	2.927.603	3.436.130	3.714.074	3.699.598	4.155.864	4.157.675
FERROSUR	toneladas kilómetro toneladas	2.443.737 4.066		-		3.714.074 4.292	3.699.598 4.812		4.157.675 5.535
FERROSUR ROCA S.A.			2.490.573	2.927.603	3.436.130			4.155.864	
	toneladas	4.066	2.490.573 3.079	2.927.603 3.710	3.436.130 3.251	4.292	4.812	4.155.864 5.111	5.535
ROCA S.A.	toneladas toneladas kilómetro	4.066 1.593.690	2.490.573 3.079 1.263.282	2.927.603 3.710 1.507.365	3.436.130 3.251 1.380.123	4.292 1.641.331	4.812 1.803.018	4.155.864 5.111 1.950.542	5.535 2.145.853
ROCA S.A. AMERICA LATINA LOGISTICA	toneladas toneladas kilómetro toneladas	4.066 1.593.690 3.148	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030	4.292 1.641.331 3.198	4.812 1.803.018 3.409	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536	5.535 2.145.853 4.193
ROCA S.A. AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.)	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048	5.535 2.145.853 4.193 3.231.292
ROCA S.A AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.) AMERICA LATINA LOGISTICA	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098 953	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328 1.000	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877 657	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011 675	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288 1.224	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020 1.366	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048 1.387	5.535 2.145.853 4.193 3.231.292 1.519
ROCA S.A AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.) AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A. (ex FMGU)	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas kilómetro	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098 953 437.176	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328 1.000 494.532	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877 657 411.506	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011 675 480.932	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288 1.224 778.783	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020 1.366 843.567	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048 1.387 828.611	5.535 2.145.863 4.193 3.231.292 1.519 874.363
ROCA S.A AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.) AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A. (ex FMGU) BELGRANO CARGAS S.A.	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas toneladas kilómetro toneladas kilómetro toneladas kilómetro	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098 963 437.176 1.339 1.220.121	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328 1.000 494.532 1.378	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877 657 411.506 1.138	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011 675 480.932 808	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288 1.224 778.783 916	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020 1.366 843.567 826	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048 1.387 828.611 772	5.535 2.145.863 4.193 3.231.292 1.519 874.363 552 589.841
ROCA S.A AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.) AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A. (ex FMGU) BELGRANO CARGAS S.A. TREN PATAGONICO S.A.	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas kilómetro toneladas toneladas toneladas kilómetro toneladas	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098 953 437.176 1.339	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328 1.000 494.532 1.378	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877 657 411.506 1.138	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011 675 480.932 808	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288 1.224 778.783 916	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020 1.366 843.567 826	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048 1.387 828.611 772	5.535 2.145.853 4.193 3.231.292 1.519 874.363 552
ROCA S.A AMERICA LATINA LOGISTICA CENTRAL S.A. (ex-BAP S.A.) AMERICA LATINA LOGISTICA MESOPOTAMICA S.A. (ex FMGU) BELGRANO CARGAS S.A.	toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas kilómetro toneladas toneladas toneladas kilómetro toneladas kilómetro toneladas kilómetro	4.066 1.593.690 3.148 2.510.098 963 437.176 1.339 1.220.121	2.490.573 3.079 1.263.282 2.298 2.268.328 1.000 494.532 1.378	2.927.603 3.710 1.507.365 2.855 2.054.877 657 411.506 1.138	3.436.130 3.251 1.380.123 3.030 2.241.011 675 480.932 808	4.292 1.641.331 3.198 2.728.288 1.224 778.783 916	4.812 1.803.018 3.409 3.018.020 1.366 843.567 826	4.155.864 5.111 1.950.542 3.536 2.972.048 1.387 828.611 772	5.535 2.145.863 4.193 3.231.292 1.519 874.363 552 589.841

Fuente: Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación

Se requieren para los próximos años fuertes inversiones en acondicionamiento de vías, racionalización de instalaciones y demás equipamientos en la zona, de modo de actualizar e

incorporar las nuevas demandas planteadas. Evaluaciones recientes sobre la operatividad del sistema y la demanda potencial futura, indican que la infraestructura actual sería totalmente insuficiente para absorber los incrementos. Si bien las inversiones y obras no han sido significativas en la Región, si en cambio tuvo gran repercusión la desafectación del uso y transferencia de numerosas espacios ubicados en sitios preferenciales en la trama urbana.

Resolver la multiplicidad y anarquía de trazas existentes a los efectos de hacer más eficiente el sistema ferroviario y mejorar las relaciones intraurbanas son los objetivos perseguidos desde los distintos estamentos dirigenciales. Tanto el Municipio como la Provincia iniciaron estudios con miras al replanteo de la estructura ferroviaria en el Aglomerado para desviar los tráficos de carga hacia un trazado perimetral al continuo urbanizado y tratar de resolver buenos accesos a las terminales portuarias de la zona. Esta alternativa vendría a remplazar el viejo Proyecto de la Troncal Ferroviaria realizada por la Comisión Coordinadora Ferrourbanística, Vial y Portuaria de Rosario (propuesta de 1968).

5- Programación de inversión y grandes infraestructuras en la Región.

A la Agenda de inversiones de la Región, y enmarcadas en la Reestructuración ferroviaria, se incorporan en los últimos años proyectos de grandes obras de infraestructuras que, producto de las políticas que emanan en el orden nacional, se solapan con el diagnóstico y la priorización de los actores locales. Casi regularmente en estos casos, la incorporación de los proyectos e inversión a la agenda pública se da en forma repentina y carece de toda elaboración, manifestando una expresa falta de articulación con la planificación estratégica, y con la necesaria programación de mediano y largo plazo que las misma requieren. Esta debilidad del proceso de programación racional y por consenso de las inversiones en infraestructura, se ha convertido en una modalidad casi establecida e institucionalizada de incorporar inversiones en la Región.

Crecientemente, y sin un sentido racional (tanto político como económico), la agenda se modifica y se instalan como necesidad determinados proyectos, mediando el desconocimiento en muchos casos de alternativas a la inversión, improvisando sobre el tratamiento de los efectos indeseados y, en buena parte, sesgando los beneficios en favor de determinados actores o sectores de la sociedad que, sabiendo de las debilidades del proceso, actúan particularmente sobre el momento de adopción y priorización de los contenidos de la agenda pública, instalando un nuevo discurso, y en base a éste "socializando" sus propias necesidades.

En esta oportunidad, se reconocen dos grandes obras de escala nacional, que pueden ser enmarcadas en el proceso de reorganización del sistema ferroviario, con gran impacto en la Región:

5-A Tren de Alta Velocidad para el trayecto Buenos Aires-Rosario-Córdoba-TAVE.

El proyecto TAVE tiene una extensión cercana a los 700 Kms, y se estableció como sistema integral de alta velocidad (300 Km./hora) en todo el corredor. La contratación incluye la infraestructura ferroviaria de electrificación y vías bajo la modalidad "llave en mano"; las obras civiles comprenden 7 nuevas estaciones de pasajeros: Retiro, Conesa/ San Nicolás, Rosario, Marcos Juárez, Bell Ville, Villa María y Córdoba, además de 344 puentes y pasos a diferente nivel. El material rodante a suministrar consta de ocho formaciones modelo TGV dúplex fijas (sólo divisibles en el taller), conformadas por dos locomotoras y ocho coches intermedios; la señalización será de última generación, y se prevé que el montaje y mantenimiento se hará en tres talleres ferroviarios nacionales (La Plata, Rosario y Río Tercero). El material rodante, los estudios de factibilidad, el aporte de tecnología y el tendido de la red eléctrica, las vías y las locomotoras serán provistos desde Francia; sólo un mínimo de los materiales será producido en el país, lo cual permite pensar que la obra tendrá bajos efectos multiplicadores en la producción y el empleo.8

La demanda anual inicial de referencia se estimó en 4,5 mill. de pasajeros entre Buenos Aires y Rosario y en 1 millón de pasajeros entre esta última y Córdoba contemplando un 80% de ocupación por servicio promedio. Se estima que entre las dos primeras habría un mínimo de nueve servicios diarios, y en tanto Rosario - Córdoba serían al menos cuatro servicios diarios. La capacidad comercial es de 509 pasajeros sentados en dos clases de servicios, contando con coches de ambiente climatizado y equipamientos múltiples de confort y espacios complementarios. La línea partirá de Retiro por el corredor del ex FFCC. Belgrano hasta Rosario, y de allí a Córdoba por el corredor del ex FFCC Mitre; el trazado para vías de alta velocidad se desarrolla en forma paralela al tendido ya existente. La ejecución de las obras e instalaciones, sólo previstas para tráficos de pasajeros, le permitiría competir con otros medios de transporte actuales como el avión o el automotor en el corredor (captaría demanda derivada).

El proceso licitatorio, la adjudicación y el financiamiento: El Estado Nacional -a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios- oficializó el llamado a licitación para la construcción del trazado ferroviario, "diseño y construcción, llave en mano" según el pliego, y la provisión del material rodante del tren de alta velocidad para el tramo Buenos Aires – Rosario- Córdoba (Res. N° 324/06 Secretaría de Transporte)

- La primera etapa de la licitación cerró con la precalificación de 3 grupos empresarios (antecedentes)⁹ en Junio de 2006; en tanto, la segunda instancia (presentación de las ofertas técnicas) la cumplió sólo el consorcio Veloxia (liderado por la Alston), en Marzo de 2007. Un mes después, la única precalificada, entregó la oferta económica prevista en el llamado por un valor de 1.320 mill. U\$S, (ajustado al llamado a licitación que era 1.350 mill.U\$S), tomando la opción alta velocidad en toda la extensión del recorrido.
- En Enero de este año se firma el Dec. 96/08 aprobando la adjudicación de la obra al consorcio francés Veloxia, acto que deja sujeta la aprobación a la decisión del Ministerio de Economía, quien debía aceptar la estructura de financiamiento presentada por Alstom (que cambió significativamente el agente prestador y las condiciones de financiamiento)
- Dos meses después, por Res.178/08 del Ministerio, se acepta el financiamiento del consorcio ganador, y un mes, se firmó el contrato de adjudicación de las obras, cuyo plazo de ejecución será de ocho años. Las obras inicialmente estimadas a un valor de 1320.5 mill.U\$S se habían actualizado en casi 4.000 mill.U\$S, es decir, se da un incremento de 2.700 mill. U\$S sin información que justifique tal diferencia. 10
- La oferta inicial fue reemplazada por otra del Banco Natixis, a 30 años y un período de gracia de 7 años, a una tasa de interés anual en dólares que rondaría el 11 o 12%, a ser desembolsado en cuotas anuales de acuerdo con el avance obras. El crédito se garantiza con títulos públicos a entregar con el desembolso de la financiación.

Desde el punto de vista de la Administración Nacional, el proyecto "Tren de Alta Velocidad Buenos Aires- Rosario-Córdoba" integra el listado de obras del Plan Nacional de Inversión Pública 2008-2010 (no así en el Plan anterior 2007-09). Registrado en el BAPIN bajo el Nº 42544, Programa.55.- Formulación y Conducción de Políticas Ferroviaria y el Organismo de referencia es el Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios de la Nación. Las normas nacionales establecen la obligatoriedad de cumplimentar con el dictamen - tras la incorporación al BAPIN- a los efectos de contar con la Calificación de respaldo para la asignación de recursos presupuestarios. Por la envergadura del proyecto, el mismo debiera haber estado suficientemente evaluado antes de avanzarse en la realización del proceso de licitación, adjudicación y, aún más, firma del contrato definitivo. (Si en verdad pudo haber evaluación previa, la misma no trascendió al dominio de la información pública).

Los montos estimados para el proyecto en valores corrientes son: (Fuente: PNIP 2008-10)

Años	Monto(\$)
2008	2.583.976.109
2009	2.407.339.581
2010	4.216.442.385
Saldo	3.279.194.380
Total	12.486.952.455

De acuerdo al límite establecido en el Art.11 de la Ley 24.354, dicha intervención resulta mandataria para todos los proyectos que superen el 10/00 del monto total de la inversión pública nacional del año anterior de acuerdo al Plan en vigencia – ascendiendo este año a \$11.000.000. Entre muchos otros proyectos, aunque todos de menor

trascendencia, el Tren de Alta Velocidad está mencionado en el Plan Nacional de Inversión Pública bajo la condición de "*Requiere Dictamen*".¹¹

Los efectos a nivel territorial: el tren de alta velocidad supone una innovación tecnológica radical- es decir se considera una disrupción en el modo tradicional de desplazamiento ferroviario- dada la reducción drástica de los tiempos de viaje. Por sus características técnicas, constituye una opción efectiva para reemplazar el autotransporte público y es una alternativa óptima para el avión en distancias superiores a los 300 km y por debajo de los 1400 Km. (Gutiérrez Puebla, 2004; 214) El primer antecedente de este tipo de servicios puede establecerse en Japón para el recorrido Tokio - Osaka, el que fuera habilitado en 1964. Actualmente este servicio mejorado sigue funcionando, y llega a desplazar un total de 130 mill.de pasajeros año (Si bien esto no deja de ser una "curiosidad", llama la atención la escala de demanda que se atienden desde esta alternativa de movilidad, muy diferente a la realidad en la que será impostada en el país) No obstante se manejan cifras que estarían "sobreestimadas" si se tiene en cuenta que, en la actualidad la totalidad de los servicios de autotransporte entre Retiro y Rosario no llega a cubrir esas cifras. (El impacto sobre la oferta de otros medios de transporte debería estar profundamente analizado en este caso).

A escala de un territorio, estos servicios promueven la contracción del espacio, reduciendo drásticamente el efecto fricción; no obstante ello, la alta velocidad rompe la lógica espacial al eliminar el efecto corredor (el tren pasa pero no para) y de esta manera sólo potencia los puntos extremos; la discontinuidad genera alternancia entre islas de máxima accesibilidad en torno a las ciudades estación y áreas "sombra entre las islas" (efecto túnel). El resultado es un espacio fragmentado y discontinuo, con riesgo de polarización espacial de las inversiones y el crecimiento económico. Se debería asegurar que el "efecto bombeo" no absorba recursos de las regiones menos favorecidas o periféricas, para lo cual es importante generar redes complementarias o secundarias para que toda la región experimente y participe de sus beneficios (Gutiérrez Puebla, 2004; 212). No está demás decir que ello aún no ha sido programado para la región.

Justificaciones al Proyecto: a través de los antecedentes del proyecto, resulta explícito el interés del gobierno sobre el particular; se lo presenta como un "salto a la modernidad" que haría de Argentina el primer país sudamericano en contar con un Tren de Alta Velocidad. Al respecto ¿cuál es el beneficio social que deriva de ello? Algunas opiniones vertidas en favor de la obra destacan el enorme desarrollo que se producirá en todas las ciudades a lo largo del corredor y la sustancial mejora del estilo y calidad de vida de sus habitantes. En general, se aduce a que el tren ofrecerá un nuevo medio de transporte para viajes de negocios, turismo y desplazamiento de residentes locales que podrán vivir y trabajar a mayores distancias con máximos estándares de confiabilidad, confort y seguridad.

No obstante los "supuestos beneficios" son más los cuestionamientos que las voces de aprobación; los argumentos giran en torno a los altos costos que tiene la obra (minimizados para el llamado a licitación). El desdoblamiento licitatorio construcción/ operación no debería desconocer la unidad del proyecto de inversión a los efectos de su evaluación económica, privada y social. A la hora de la evaluación del proyecto un dato fundamental -escasamente tratado- es la tarifación de la que muy poco se conoce; el servicio sería licitado a un operador privado, quien oportunamente propondría el cuadro tarifario, pero de antemano es prácticamente un hecho el tener que recurrir a la subvención pública para una tarifa que será igual o superior a la del avión. Finalmente, las críticas se han centrado en las inconsistencias del proceso licitatorio, en especial sobre el financiamiento de la obra tal como se concretó. ¿Cuál es la lógica de este proceso?, ¿Con qué expectativa de beneficios sociales se agenda la inversión? No es posible ensayar una respuesta fundada ante la carencia de información.¹²

Nuevas voces se muestran en disidencia con el proyecto en el último tiempo. Se interpuso una medida cautelar ante la Justicia Federal para frenar la licitación de esta obra, al considerarse que el proceso... "viola la Ley de Obras Públicas, perjudica las arcas del Estado y no cumple con los trámites legales necesarios" 13. Se ha concretado una presentación judicial considerando que hubo manejos ilícitos al "esconder el monto real de las obras". Tomando un informe oficial del CIMOP (Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas), el costo final de la obra sería de US\$ 13.490 millones, muy lejos de los US\$ 1.350 millones del "Valor actual" y los casi US\$ 4.000 millones que se aprobaron con la nueva estructura financiera. Frente a las duras críticas, el Gobierno ensayo una defensa retórica sin contraponer cifras que permitan evaluar costes reales y presuntos beneficios.

5 B- El Plan Circunvalar Rosario.

Esta segunda gran obra para la Región surge en respuesta a la problemática del transporte de cargas en estos últimos años. Diversos acontecimientos, como el desplazamiento de la frontera agrícola, políticas macroeconómicas que favorecen un sistema agroexportador, mejora en el precio internacional de las commodities y la ubicación geográfica- estratégica de Rosario y sus puertos dieron origen al emplazamiento de grandes empresas dedicadas al crushing, industrias aceiteras o exportadores directos. Este incremento de la producción y, por ende, de la exportación de granos, aceites y subproductos provocó un cuello de botella en el sistema de transporte, debido a la estacionalidad de la cosecha y la gran participación que corresponde al autotransporte (camión) en el traslado de este tipo de bienes.¹⁵

Fue la Bolsa de Comercio de Rosario junto con Ferrocámara (Empresas de Ferrocarriles de Cargas) y la Cámara de Puertos Privados Comerciales, en respuesta a la crítica situación del transporte en la región, que emprendieron un estudio de mejora y ordenamiento de los accesos ferroviales para la zona del Gran Rosario, realizando un análisis de situación correspondiente al transporte vial y ferroviario de cargas. Se propuso en base al mismo, la realización de una serie de obras viales y ferroviarias a corto plazo, mientras que en el mediano y largo plazo se procuraba la construcción de un corredor vial externo a Rosario a fin de distribuir los tráficos con destino al área metropolitana, contando con estaciones de transferencia y apoyo logístico, servicios de cargas, etc. En materia ferroviaria, se planteó un trazado circunvalar paralelo a la AO12, entre San Lorenzo y Piñero; y en el tramo restante hasta Villa Gdor. Gálvez utilizando el ramal Rosario – Puerto Belgrano de FEPSA.

A raíz de la mayor demanda, la infraestructura de transporte y logística de cargas presentaba grandes deficiencias por estacionalidad de la cosecha existiendo congestión en el tránsito de los municipios del Aglomerado urbano, deterioro en el estado de las rutas, incremento de los accidentes, contaminación ambiental, etc. Frente a esta situación el Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la UNR junto con el Consejo Federal de Inversiones, realizaron el estudio "Transporte de cargas con destino a las terminales portuarias de la provincia de Santa Fe" en Marzo de 2004, donde se recopiló la información, se propusieron una serie obras en el sistema vial y ferroviario que mejorarían el transporte y reopción de las cargas en general. La persistencia, y agravamiento del problema en el sector, derivó en que el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios llamara a licitación pública nacional e internacional en Diciembre/2004 para la realización del estudio de factibilidad técnica y económica correspondiente del Proyecto Circunvalar Rosario.

Según los Términos de Referencias "el Proyecto Circunvalar Rosario (PCR) es un programa de ordenamiento de los transportes de cargas terrestres mediante una adecuación de la red ferrovial y sus accesos a las terminales industriales y portuarias de la RMR que minimiza las interferencias con áreas urbanizadas y complementa el traslado de cargas con zonas de operaciones ferroviarias asociadas a plataformas de actividades logísticas, posibilitando un nuevo esquema de ordenamiento funcional, operativo y jurídico del transporte de cargas que mejore su eficiencia y reduzca sus costos de explotación.

Con dos componentes, el ferroviario y el vial, estructurados a partir de un nuevo trazado férreo circunvalar y externo al ejido urbano del Área Metropolitana Rosario, con una traza paralela a la Ruta Nac.A012, el PCR comprende desarrollar entre Timbúes y Arroyo Seco obras a implementar en el corto, mediano y largo plazo que tiendan a resolver en forma progresiva los inconvenientes en los transportes de cargas y en especial de las terminales de exportación, tratando de adecuar los niveles de participación del modo ferroviario frente al automotor para lograr economías en el transporte terrestre". La adjudicación de el estudio fue otorgada al consorcio integrado por Parsons Brinkerhoff, IATA S.A., ATEC Ingenieros Consultores e Ingeniero Cornero Consultora S.A., según Res.Nº 636/2005 de la Secretaría de Transporte de la Nación.

Situación de la Región Metropolitana Rosario: La soja se ha transformado en el cultivo de mayor crecimiento de las últimas décadas en lo que se refiere a expansión territorial, al incremento de su rendimiento y al desarrollo del mayor cluster de procesamiento de esta oleaginosa a nivel global en la zona del Gran Rosario. Desde el punto de vista económico, constituye la fuente más importante de ingresos del sector rural en la provincia de Santa Fe, siendo también un gran contribuyente fiscal por las retenciones a la exportación. En las zonas centro y sur de Santa Fe, según la SAGPyA, se observa un proceso homogéneo y generalizado de agriculturización, con 85 a 90% de la superficie cultivada con soja; en estas circunstancias, se posiciona la Provincia como principal productora de oleaginosas, sumado el hecho de que el 91% de la capacidad instalada de procesamiento está localizada en las cercanías de los puertos que comprenden la zona del PCR.

La mayor parte de las cargas son hoy transportadas en camiones, existiendo un desaprovechamiento del sistema ferroviario. De todas maneras, con la implementación del "silo bolsa" se ha visto reducida la congestión vehicular por estacionalidad. Según estimaciones, el 40% de los productores implementó este sistema en los últimos años, lo que les ha permitido evaluar el momento oportuno para vender su cosecha, a la vez que influir en los gastos operativos ya que repercute en las tarifas de los fletes al no tener la

demanda una estacionalidad tan marcada. Pese a estos avances, la necesidad de trabajar en el reordenamiento del transporte de cargas en la región se ha tornado imprescindible; se requiere pensar en la configuración de un sistema logístico integrado, que contemple y estimule la participación del ferrocarril por sobre el autotransporte¹⁶.

El Proyecto Circunvalar Rosario se plantea como una solución a esta problemática, a través de la realización de obras viales y esencialmente, ferroviarias. Para ello se plantea la construcción de una red que minimice las interferencias en la ciudad y cuyo destino son las terminales portuarias para formaciones de 80 vagones a fin de ampliar la capacidad de transporte del sistema. Para el sector vial se proponen una serie de obras que abarcan desde la repavimentación, duplicación de calzadas, construcción de puentes, etc.

Situación Actual del Proyecto Circunvalar Rosario: Como ya se ha mencionado, el estudio de factibilidad técnica y económica del Proyecto Circunvalar Rosario fue realizado por el consorcio integrado por Parsons Brinkerhoff, IATA S.A., ATEC Ingenieros Consultores e Ingeniero Cornero Consultora S.A. Estos informes han sido presentados al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y evaluados por el Banco Mundial quien financiará una parte importante de las obras a realizar. Una vez finalizado el análisis de factibilidad realizado por la consultora, existió un gran hermetismo con respecto al proyecto, en lo referente a tramas ferroviarias y viales, costos de las inversiones, beneficios, implementación o no de tarifas de peajes, expropiaciones, formas de financiamiento, etc.

Los estudios de prefactibilidad presentados por la Consultora hace meses que se encuentran en observación por el Ministerio de Planificación¹⁷; sin embargo no se conocen aún los resultados del mismo. Actualmente es posible acceder a información sobre el Proyecto Circunvalar Rosario a través del BAPIN- Banco de Proyectos de Inversión ó a través de la página oficial del Ministerio de Planificación; sin embargo, la información es parcial, ya que se da información sobre los costos de inversión, rentabilidad del proyecto, beneficios estimados, impactos regionales, etc. De todos modos, y en base a información del BAPIN, el costo de las obras ferroviarias que comprende el proyecto ascendería a 3.285.471 Mill. \$, mientras que la reestructuración vial sumaría 458.508 Mill \$.

El listado completo de las obras viales y ferroviarias está disponible, como así también aquellas obras que se encuentran adjudicadas. Éstas últimas son:

- Construcción vía doble entre Cabín 8 y San Lorenzo. Longitud 15 km, adjudicada a HERSO S.A. por la Secretaría de Transporte del 31/01/2008. Costo de la obra \$ 87.830.295. Gastos de administración y gerenciamiento \$ 7.092.296
- Construcción variante San Lorenzo Cerana (FN6), adjudicada a HERSO S.A. por Resolución N° 20 de la Secretaría de Transporte del 31/01/2008. Costo de la obra \$ 99.826.886. Gastos de administración y gerenciamiento \$ 8.060.778
- Doble traza en A012 (entre R 11 y AU AP01). Duplicación de calzadas, colectoras, calles urbanas, puente sobre vías del ferrocarril NCA. Longitud 1,3 km. Adjudicada a EDECA S.A. Y OBRING S.A. UTE. Costo de las obra \$ 39.499.190

El Banco Mundial está trabajando en el proyecto, proponiendo modificaciones y realizando sugerencias, debido a que participaría en el financiamiento de las obras. ¹⁸ La existencia de un sistema de transporte intermodal podría proporcionar beneficios relacionados con la reducción de los tiempos de viaje, disminución del costo de operación vehicular, reducción del consumo de combustible (por la transferencia de cargas transportadas en camión a favor del ferrocarril), aumento de la carga transportada en ferrocarril por formaciones de mayor cantidad de vagones, disminución de la congestión vial, reducción de la contaminación ambiental, y disminución de accidentes en el área de influencia del proyecto.

El análisis costo beneficio del Proyecto Circunvalar Rosario (como de cualquier otro proyecto) se torna imprescindible a fin de asignar los recursos económicos de manera eficiente y priorizar las inversiones a realizar según la rentabilidad social de las mismas. La programación de las inversiones debe realizarse desde una perspectiva del largo plazo, sin sesgos de réditos políticos, buscando la eficiencia, el crecimiento y desarrollo económico con políticas claras y coherentes maximizando el bienestar de la población. Particularmente, es necesario analizar los costos de las inversiones por realizar y la forma de financiamiento de las obras, debido a que los beneficios del proyecto serían percibidos directa y especialmente por el sector privado, éste debería participar en el financiamiento.

Hasta aquí el reconocimiento a dos obras públicas formuladas y contempladas en la asignación de recursos en el Plan Nacional de Inversiones públicas 2008-2010. Hay sin embargo una segunda interpretación, más restringida y circunscripta al mismo desde el plano local. Esta lectura es la que hoy se plantea la Región frente a la contratación de las obras que "cierra" el debate.. Si bien a nivel nacional la lectura es compleja, a nivel local la "aceptación" es a futuro una tarea pendiente a la vez que una oportunidad trascendente frente a la cual el desafío es capitalizar posibles beneficios en términos de desarrollo local.

6- Conclusiones.

Los grandes proyectos urbanos deben analizarse considerando las profundas mutaciones que ocurren en las principales ciudades, y las transformaciones en la cultura urbana, donde las visiones postmodernistas promueven la construcción de "artefactos urbanos" en oposición a los planes impulsados por el pensamiento modernista (Lungo, 2005). Estos se llevan adelante en contextos de profundos cambios; tanto la globalización como la metropolización producen un doble efecto de homogeneización a la vez que diferenciación; es decir, a la par de generar procesos y actores económicos y políticos comunes, estos son más exitosos si son capaces de adaptarse al contexto en el que operan; es decir, es la globalización quien estimula a la vez el desarrollo local.

La política de emergencia ferroviaria ejecutada a partir del 2002, a través del plan de Reordenamiento ferroviario que el Gobierno Nacional pone en vigencia en el 2004 marcan un punto de inflexión en la dirección de política económica de Estado mínimo de la década del 90 que, en el ámbito del transporte ferroviario, había implicado la entrega en concesión para la explotación a manos de empresas privadas de los servicios de cargas y pasajeros y la desafectación (eventual cierre de multitud de ramales ferroviarios en todo el país). Este cambio que manifiesta mediante una mayor intervención del Estado, se manifiesta en el crecimiento de los últimos años que se observa en: por un lado, los montos de inversiones destinados a obras en sistema ferroviario nacional y, por otro, a los recursos asignados en transferencias a Empresas públicas y/o privadas del sector, ya reconocidas, las cuales se concentran fuertemente sobre la operación de sistemas suburbano del Gran Buenos Aires). En este marco se inscriben las dos inversiones ferroviarias de envergadura planteadas en la región, el Proyecto Cobra- y el Proyecto Circunvalar Rosario.

No sólo se trata este caso de proyectos complejos, por su escala y elevado monto de financiamiento, sino por lo que implica su ejecución, si se toma en cuenta el número de actores y jurisdicciones involucradas, en ambos proyectos.

En el caso del Tren de Alta Velocidad, por tratarse de una programación esencialmente nacional donde intervienen tres provincias y diferentes ámbitos metropolitanos, estos últimos se ven directa y necesariamente comprometidos con ella, pese a que por el momento han estado marginados de la decisión; la inmediatez con que se tomaron decisiones a nivel nacional, unido a la falta de una reacción institucional ante la incorporación "extemporánea" del Proyecto en la agenda local, dan como resultado que la discusión hoy deba cambiar de eje para debatir ya no sobre la necesidad o conveniencia de la obra, sino sobre como capitalizar y responder desde el medio frente a hechos consumados en el plano nacional.

La alternativa tal cual se presenta actualmente y de acuerdo a un primer planteo del proyecto, viene a constituirse en una suerte de reedición de la "Troncal Ferroviaria" que fuera propuesta por la Comisión Coordinadora Ferrourbanística, Vial y Portuaria de Rosario (MOySP, 1968). No obstante ello, el contexto en esta oportunidad al que hay que responder es diferente. La Ciudad es otra a partir de los cambios sufridos en la urbanización a través del tiempo; si bien sólo se trata de un anteproyecto, se propone en principio el ingreso a través de la traza del FFCC Belgrano, con una nueva terminal de pasajeros.

Si bien se considera un hecho consumado las demoras son continuas en el avance del Proyecto, dado que las dificultades de financiamiento operan desfavorablemente. El inicio de obra quedó recientemente paralizado; la razón es que el costo financiero de la operación superó el límite máximo que establece el contrato acordado entre el Gobierno y el banco francés Natixis, por lo que ahora ninguna de las partes tiene obligación de iniciar el proyecto, al menos hasta que este costo descienda nuevamente a valores aceptables.¹⁹

En el caso del Proyecto Circunvalar, al igual que en el caso anterior, existe una multiplicidad de actores involucrados que van desde Municipios hasta pequeños transportistas pasando por empresas cerealeras, aceiteras, exportadores, puertos y operadoras ferroviarias, entre otros. Estas obras requiere, (es fundamental) el logro de un consenso social sobre la intervención prevista. Si bien existió un fuerte impulso a la misma desde diversos sectores, hoy la obra que nace de la necesidad local está "nacionalizada" y parece haber sido relegada en cuanto a la importancia y prioridad en los hechos que se le dio al momento de contratar los estudios necesarios de evaluación y puesta en marcha del proyecto. De todas maneras, es fundamental repensar desde una visión amplia, la logística de las cargas a fin de hacer eficiente el transporte multimodal en la región. En este sentido no se puede desconocer que del total nacional de granos exportados en 2007, el 62,3% fueron embarcados en las terminales a ser servidas por el Plan Circunvalar Rosario.

Estas cifras evidencian la concentración que existe en la Región Metropolitana de Rosario de industrias procesadoras y terminales portuarias y, como consecuencia lógica, el gran incremento de la circulación de camiones que provoca congestión, reducción de la seguridad vial, contaminación, deterioro de la infraestructura, etc. En estos términos, y reconociendo las ventajas estratégicas de la región se torna imprescindible la reestructuración del sistema ferroviario de cargas con el objeto de reducir los costos socio económicos antes mencionados. Pero, si por un lado de la balanza hay costos por reducir, por otro están los beneficios y beneficiarios directos del proyecto. La valoración de los beneficios privados y sociales, así como la identificación de quienes se apropian de ellos y la

determinación del quantum de beneficio a percibir en función de la existencia de la inversión, es imprescindible para consensuar el financiamiento priorizando la equidad social.

Finalmente, como aspecto de esta obra por destacar -no por eso de menos importante- es la adjudicación de tramos de obras viales y ferroviarias del Proyecto Circunvalar Rosario que se han comenzado a ejecutar sin que exista información pública disponible sobre el análisis económico social de la inversión, único instrumento para garantizar la eficiencia en la asignación de recursos. La restricción en el acceso a la información genera dudas e incertidumbres sobre los criterios con que el gobierno nacional prioriza cuando anuncia las inversiones, cayendo muchas veces en un accionar cuestionable desde el punto de vista técnico y legal.

Una política de inversiones debidamente orientada debe necesariamente retomar la problemática del crecimiento, poniendo la mirada sobre las demandas reales de la sociedad; corresponde al sector público la responsabilidad mayor de atender la cuestión y recuperar su papel de programador y hacedor de obra pública, aumentando los recursos efectivamente asignados en este sentido (Sciara y otros, 2005). Deberá velar por que la decisión incorpore al conjunto de los actores, responda en los hechos a las necesidades del conjunto (que sea parte del imaginario social) y, asegure la coordinación de escalas y recursos, de modo que garantice llegar a buen término con la misma. No parece ser este el caso del proyecto analizado.

La existencia o no de beneficios derivados de una inversión en infraestructuras y equipo móvil de transporte es condición necesaria para decidir la ejecución de un proyecto (Ginés de Rus, 2003). Esta afirmación tan simple y directa, resulta muy difícil de verificar en la práctica cuando se profundiza en estos proyectos. Si gobernar es fijar prioridades, por el momento no se está cumpliendo con esa máxima en estas inversiones; parece haberse decidido la obra en función de una oferta (en el caso del Tren de alta velocidad) o de demandas sectoriales con poder y llegada a las estructuras de decisión (Circunvalar).

Si el objetivo es mejorar este medio de transporte hay mucho por hacer como tratar de reponer el funcionamiento de servicios ferroviarios desarticulados en un sistema de transporte hoy jaqueado por la falta de inversión, fallas en la regulación y carencia de estrategias, todas características de la administración ferroviaria en los últimos 30 años del país. Las propuestas de obras "faraónicas" en la Argentina de los últimos tiempos, no constituyen un caso aislado; la oferta de trenes de alta velocidad, en particular, es un lugar común a distintos países latinoamericanos. Pareciera ser una estrategia de los grandes

grupos internacionales proveedores de materiales y equipos de transportación, interesando a distintos sectores decidores de inversiones públicas tras estas realizaciones. El Gobierno ha optado por megaproyectos ferroviarios de dudosa concreción, sin buscar el consenso social que los respalde y sin hacer explícito cuáles son los criterios para fijar la asignación, o gestionar créditos internacionales para el financiamiento, desconociendo la evaluación social del proyecto, o el respaldo y acompañamiento necesario de los beneficiarios de las obras.

Rosario como espacio metropolitano no escapa a los "efectos" de decisiones que le son ajenas pero que impactarán su situación a futuro. De seguirse adelante con los proyectos, los efectos serán múltiples e inciertos; no obstante, los actores del territorio, el poder público en particular y la sociedad en su conjunto deben tratar de encauzar el proceso, pensando en términos de oportunidad. De una u otra manera se entiende que el debate local recién comienza, y son muchos los desafíos pendientes que reclaman atención. Hay a modo de aproximación, dos grandes áreas sobre las que se debería trabajar, reflexionando en términos de análisis regional de la problemática:

- 1- En primer lugar, los efectos tienen que ver con el cambio de posición relativa en el territorio (en términos de tiempo); Rosario estaría mucho más cerca de otras grandes ciudades argentinas integrando una red de máxima jerarquía a partir de incorporar la alta velocidad, condición que le permitiría potenciarse como articulación en un plano global hasta ahora inexistente. Por otra parte, y a partir del Proyecto Circunvalar, vería potenciar aún más su condición de centro del Complejo agroexportador más importante del país, condición que se convierte en un atractivo más para la captación y/o relocalización de inversiones y de grandes empresas, particularmente de aquellas conectadas al mercado internacional. Desde esta posición, la región puede y debe lograr mayor grado de participación en las decisiones nacionales, siendo concientes de que ellas incidirán indefectiblemente sobre su territorio.
- 2- Un segundo campo de efectos se daría sobre la región en su condición de tal, y a partir de los vínculos que ella establece con el entorno inmediato; en este caso la oportunidad es "replantear" su estructura y aprovechar los impactos que derivan de estos "grandes proyectos urbanos" pensados en términos de Región y de su rol de centro de interconexión de medios de transportes, revalorizando una estructura ferroviaria que demanda "urgente revitalización" a partir del abandono en que se encuentra sumida desde hace ya muchos años. Esta situación se da a través de cambios en las condiciones que la caracterizan como centro de producción y servicios actual (cambios en los valores del suelo, mejoras de servicios y equipamientos, grados de urbanización, integración de espacios marginales,

entre otros), o de esta en su conectividad interna (tren metropolitano, terminales de pasajeros, adecuación o reestructuración de medios de transporte, saber específico, etc.)

En suma, el territorio está sujeto a cambios trascendentes en su condición actual a partir de esto dos grandes proyectos de inversión; ello es una "oportunidad" que no se debe descuidar para tratar de capitalizar en favor de la sociedad como un todo. Es necesario debatir en términos productivos y sociales las obras e incorporarlas a la agenda local, para lograr encauzar las transformaciones previstas en los mejores términos posibles desde los intereses locales; de una manera u otra ,estas inversiones que emanan de la política nacional ya están en marcha y dejarían indefectiblemente su impronta en lo regional .

Bibliografía

- Aguilar Villanueva, L. (1994), Estudio Introductorio. En Luis Aguilar Villanueva (Comp.). La Hechura de las políticas. México: Miguel Angel Porrúa Grupo Editorial (Pp. 15-77).
- Alonso, Luis E (1992); "Privatización del transporte y modelos sociales futuros". Centro Editor de América Latina, Buenos Aires. (1992)
- Cobb, R. y Elder C. (1983), Formación de la agenda. El caso de la política de los ancianos, en Luis Aguilar Villanueva (Comp). La Hechura de las políticas. México: M.A.Porrúa Grupo Editorial.
- Evans, Peter (2003), Hybridity as an Administrative Strategy: Combining Bureaucratic Capacity with Market Signals and Deliberative Democracy, Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 25. Caracas.
- Gutiérrez Puebla, Javier (2004); "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en Investigaciones Regionales, Número 005, Asoc. Española de la Ciencia Regional, Alcalá de Henares, España pp.199-121, en http://www.redalyc.uaemex.mx
- Llachs, Juan J, (2008), "Inversiones dudosas" en Informe Digital Metropolitano idM N*47- Marzo 2008. Ver Diario La Nación 5/03/2008 http://www.lanacion.com.ar/opinion/nota.asp?nota_id=992818
- Meyer Stamer J.(1996): "Política Industrial" Congreso alemán de Urbanismo. Deutscher Städtetag. pag. 343-397. Colonia- Alemania 1996. (Mimeo)
- Ministerio de Economía y Producción; "Plan Nacional de Inversiones Públicas 2008-2010" Dirección Nacional de Inversión Pública. Octubre http://www.minplan.gov.ar/ licitaciones (Consultado 5-Mayo/2008).
- Osborne, D.and Ted Gaebler, (1992), Reinventing Government: How the Entrepreneurial Spirit Is Transforming the Public Sector. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Robinson, W. (1998), La Globalización Capitalista y la Transnacionalización del Estado. Taller sobre "Materialismo Histórico y Globalización", Universidad de Warwick, Abril.
- Roccatagliata, Juan (1985); "Los ferrocarriles en la Argentina" Un enfoque geográfico. Col.Temas. EUDEBA. Buenos Aires
- Rus Ginés de, Campos J. y Nombela G. (2003); "Economía de Transporte" Antonio Bosch, Editores. Barcelona, España
- Sciara, A. y otros; "Políticas de Inversión en la Región de Rosario ¿Orientadas al Desarrollo Regional?" lº Congreso de Economía Regional- Simposio 11-PUCRS- Porto Alegre, Brasil. (2005)
- Sciara, Angel y otros (2006), El Proyecto Circunvalar Rosario ¿Problemas en la formulación de la agenda pública local? Undécimas Jornadas de Investigación en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística- UNR. Rosario, Noviembre. En http://www.fcecon.unr.edu.ar
- Weiss, L. (2003), Bringing Domestic Institutions Back In' in States in the Global Economy, ed. Linda Weiss, Cambridge University Press, New York and Cambridge pp. 1-33.
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos.- Secretaría de transporte de la Nación. (1987) "Estudio Ferroportuario Urbanístico de la Ciudad de Rosario". CONARSUD- Capítulo I Tomo I-Introducción.
- Ministerio de Economía y Producción (2008); "Plan Nacional de Inversiones Públicas 2008-2010" Dirección Nacional de Inversión Pública. Octubre. http://www.minplan.gov.ar/ licitaciones (Consultado 5-Mayo/2008).

- 1. A través del Dec.1683 de Diciembre 2005, el Estado Nacional definió el Programa denominado Megaplan de Inversiones Ferroviarias, donde se apunta al tratamiento de los tres ejes diferenciados sobre los que se estructuran las inversiones ferroviarias en el país.
- 2. Como alternativa, surgen los planteos de "Alta Velocidad" frente a la tecnología tradicional para el modo: el nuevo planteo tecnológico se inicia con el llamado a Licitación para el tramo Buenos Aires -Rosario - Córdoba, haciéndose extensivo a otros destinos como Mar del Plata y Mendoza. Recientemente (septiembre/07) se lanzó el llamado a licitación pública para la contratación del anteproyecto, ejecución de la obra y la provisión del material rodante para el TAVE Buenos Aires- Mar del Plata.
- ³ El proceso de transformación del Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias del 2004 apunta a "reposicionar al ferrocarril en el sistema multimodal de transporte en aspectos para los cuales posee ventajas comparativas y competitivas", destaca la resolución. En el año 2007 el Gobierno rescinde el contrato de concesión con la empresa Transporte Metropolitanos S.A. a cargo de las Líneas Roca y Belgrano Sur por reiterados incumplimientos en el servicio, pasando ambas líneas a ser gerenciadas por una Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria- UGOFE, que integran representantes de los restantes concesionarios del sector.
- 3. http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-99864-2008-02-29.html
- 4. Las transferencias que el Tesoro realiza a trenes, subtes y colectivos para evitar ajustes de tarifas, es altísimo. En este año llegarían a ser 27.000 mill., aumento que justifica en tan pocos años no menos que prestar atención a este engrosamiento de los subsidios. En los últimos meses, la Auditoría General de la Nación (AGN) elaboró una serie de informes críticos referidos al transporte ferroviario entre otros temas, pero deberán aún pasar por el tamiz de la Comisión Mixta Revisora de Cuentas del Congreso.
- 6 El intendente Miguel Lifschitz presidió recientemente una reunión a la que fueron convocados mandatarios comunales del área metropolitana, profesionales, autoridades provinciales, empresarios y organizaciones no gubernamentales vinculadas al ferrocarril, y en la que se tratará de contribuir ideas para la reactivación ferroviaria a nivel regional. En este sentido, el Gobierno municipal decidió impulsar la conformación de un Polo Ferroviario Región Rosario con el objeto de contribuir a la reactivación ferroviaria de la región. Revista Punto BIZ.-14/05/08 http://www.puntobiz.com.ar/noticia/articulo/12540/LaMunicipalidadapura la reactivacion ferroviaria regional.html Desde hace unos años está funcionando para el recorrido Córdoba-Rosario-Buenos Aires el servicio de Ferrocentral con una frecuencia de dos viajes semanales.
- ⁸ Las obras podrían tener un impacto positivo en cuanto a la generación de puestos de trabajo durante la etapa de construcción. Las proyecciones oficiales hablan de que se llegarían a crear 5000 puestos directos y 20 mil indirectos. No sólo la sumatoria es indebida, ya que se produce a lo largo del tiempo, sino que es empleo transitorio, el que puede generar efectos indeseados.
- Las precalificadas fueron la francesa Alstom- con Isolux y las locales IECSA y Emepa; la alemana Siemens (con filiales locales), y el consorcio español CAF asociado con el grupo OHL.
- 10. La oferta inicial del grupo francés a cargo del proyecto ejecutivo, comprometía un financiamiento de algo más del 70% del total de la inversión con créditos propios y del Banco Societé Générale a una tasa anual de 5,2%, amortizable en 16 años. Esta oferta fue cambiada, y reemplaza por otra (tras el cierre del proceso licitatorio).
- 11 Resultan identificados 439 proyectos no iniciados que requieren intervención por un monto total cercano a los \$46.829 millones. De ellos ya se encuentran con dictamen 58 proyectos por \$4.900 millones (la mayor parte fueron aprobados con observaciones, que deberían ser salvadas previo al inicio de la ejecución). Cinco proyectos por un total de \$ 397 millones se encuentran actualmente en análisis en la DNIP. Los 376 proyectos restantes, que suman \$41.494 millones, aún no han presentado la documentación respaldatoria ¹² Ver Inversiones dudosas" de Juan Llach. Informe Digital Metropolitano- N47-Marzo 2008.
- ¹³ Http://www.lacapital.com.ar/2007/10/05/ciudad/noticia_420380.shtml
- ¹⁴ Http://www.perfil.com/contenidos/2008/05/13/noticia_0008.html
- 15 Esta concentración en el modo vial del transporte de cargas tiene su origen en el desarrollo del sistema originado en la década del 50, período en el cual se consolidó la red de caminos nacionales bajo la órbita de la Dirección Nacional de Vialidad. Las obras realizadas se financiaban con impuestos de afectación específica. El punto de quiebre del sistema puede identificarse en la década del 80, donde la crisis fiscal del Estado Nacional provocó un desfinanciamiento total del sector, lo que se tradujo en la inexistencia de obras de mantenimiento y mejoras, situación que originó el deterioro de la infraestructura vial.
- 16 Según el Informativo Semanal N° 1308 de la Bolsa de Comercio de Rosario, el transporte por ferrocarril para granos presenta un recorrido medio de 450 km y un costo de flete de 2,5 centavos de dólar la ton/km. Mientras que el transporte por camión realiza un recorrido promedio de 300 km con un costo de 6 centavos U\$S la ton/km. 17 "Qué fue del Plan Circunvalar?" Mariano Galíndez. Punto Biz.01/08/2008
- 18 Se ha iniciado la gestión ante el BIRF por un monto inicial de 300 Mill. U\$S según PNIP- 2008-2010 19 El prospecto del contrato del TAVE establece que si los denominados credit default swaps (CDS, por sus siglas de inglés) a 10 años de la Argentina superan los 800 puntos básicos, "cualquiera de las partes tendrá derecho a posponer" el inicio de la operación. Es decir, postergar la primera emisión de bonos soberanos que financiarán el proyecto oficial. Por otro lado el Banco Natixis, afronta serios problemas financieros afectado por la crisis hipotecaria de los Estados Unidos y Europa. Según reportes internacionales, Natixis está en busca de una capitalización de unos 3.700 mill.de Euros por los que emitiría acciones preferidas debido a las fuertes pérdidas registradas en el primer semestre del año, derivadas de los préstamos sub-prime.

GASTO PUBLICO CONSOLIDADO-

a precios constantes del 2001	2001	2002	2003	2004	2005*	2006*
III. GASTO PUBLICO EN SERV.ECONOMICOS	4.793	2.944	5.280	6.239	9.344	10.712
III.1. Producción primaria	810	542	625	775	893	953
III.2. Energía y combustible	701	520	536	1.701	2.055	2.781
III.3. Industria	163	99	117	129	266	255
III.4. Servicios	2.559	1.444	1.899	2.682	3.848	5.344
III.4.1. Transporte	2.356	1.335	1.785	2.558	3.674	5.148
III.4.2. Comunicaciones	203	109	114	124	173	196
III.5. Otros gastos en servicios económicos	560	340	2.104	952	2.283	1.379

¹ Sólo se incluye las transferencias de la Administración Nacional a los Fondos Fiduciarios y no el total de la ejecución de gastos de los mismos, debido a que no se cuenta con el detalle de los montos y asignación por finalidad-función-

^(*) Cifras provisionales. "0,00": dato igual a cero por redondeo

a precios corrientes	2001	2002	2003	2004	2005*	2006*
III. GASTO PUBLICO EN SERV.ECONOMICOS	4.793	4.460	9.282	11.647	18.998	24.095
III.1. Producción primaria	810	821	1.098	1.447	1.815	2.143
III.2. Energía y combustible	701	787	942	3.175	4.177	6.255
III.3. Industria	163	151	205	241	541	573
III.4. Servicios	2.559	2.187	3.337	5.006	7.823	12.021
III.4.1. Transporte	2.356	2.022	3.137	4.774	7.470	11.581
III.4.2. Comunicaciones	203	165	200	232	353	440
III.5. Otros gastos en servicios económicos	560	515	3.699	1.778	4.642	3.103

¹ Sólo se incluye las transferencias de la Administración Nacional a los Fondos Fiduciarios y no el total de la ejecución de gastos de los mismos, debido a que no se cuenta con el detalle de los montos y asignación por finalidad-función

^(*) Cifras provisionales. "0,00": dato igual a cero por redondeo

como % del PIB	2001	2002	2003	2004	2005*	2006*
III. GASTO PUBLICO EN SERV.ECONOMICOS	1,78	1,43	2,47	2,60	3,57	3,68
III.1. Producción primaria	0,30	0,26	0,29	0,32	0,34	0,33
III.2. Energía y combustible	0,26	0,25	0,25	0,71	0,79	0,96
III.3. Industria	0,06	0,05	0,05	0,05	0,10	0,09
III.4. Servicios	0,95	0,70	0,89	1,12	1,47	1,84
III.4.1. Transporte	0,88	0,65	0,83	1,07	1,40	1,77
III.4.2. Comunicaciones	0,08	0,05	0,05	0,05	0,07	0,07
III.5. Otros gastos en servicios económicos	0,21	0,16	0,98	0,40	0,87	0,47

¹ Sólo se incluye las transferencias de la Administración Nacional a los Fondos Fiduciarios y no el total de la ejecución de gastos de los mismos, debido a que no se cuenta con el detalle de los montos y asignación por finalidad-función

Fuente: Dirección de Análisis de Gasto Público y Programas Sociales - Secretaría de Política Económica

 $\underline{\textit{http://www.mecon.gov.ar/peconomica/basehome/contactos.html}}$

^(*) Cifras provisionales. "0,00": dato igual a cero por redondeo