

VI. LINEAMIENTOS GENERALES DE INTERVENCION

VI.1. SUBSISTEMA CARRETERO

El objetivo de este capítulo es principalmente comparar el diagnóstico de la situación actual y futura desarrollada en el capítulo anterior con las acciones y proyectos ya existentes, procurando de esta manera determinar la capacidad de dichas acciones sobre la infraestructura vial para dar solución a los requerimientos surgidos de la etapa de diagnóstico.

Por otro lado se realiza en forma complementaria una descripción de aquellos proyectos existentes vinculados a la infraestructura vial, en especial en aquellos sectores vinculados a la región en estudio. Estos proyectos pueden dividirse de acuerdo a su horizonte de tiempo, diferenciando entre aquellos que son de corto plazo y los de mediano/largo plazo.

Dentro del corto plazo se tiene en cuenta el Plan de Obras de la Dirección Nacional de Vialidad (D.N.V.) para los años 1997 1998 y los sistemas de mantenimiento por concesión implementados por el Gobierno Nacional.

Considerando del mediano/largo plazo se relevaron planes existentes y una serie de proyectos estratégicos para el sector transporte.

La D.N.V. ha utilizado en las últimas décadas distintos tipos de financiamiento dentro de su política de gestión. Entre estos sistemas se puede mencionar la Ley 19048 (Fondo Nacional de Autopistas), las Leyes 20073 y 20336 (FONIT) hasta llegar a los sistemas vigentes considerados en la etapa de relevamiento del presente trabajo, los cuales incluyen rutas adjudicadas por :

- Sistema de concesión por peaje
- Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (C.Re.Ma)

- Sistema Construir, Operar, Transferir (C.O.T.), que implica la transferencia a manos privadas de la reparación y mantenimiento de rutas nacionales en las que no se cobrará peaje.

En el año 1989 el 45% de la red vial nacional pavimentada (27989 km.) se encontraba en mal estado, lo cual repercutía negativamente en los flujos de transporte por carretera. Con el objeto de generar una rehabilitación de las rutas existentes, la D.N.V. encaró un Plan Plurianual de trabajos públicos que incluyó el programa de rehabilitación y mejoramiento de rutas financiado con fondos del Tesoro Nacional y de organismos multilaterales (BID, BIRF, BEI).

La D.N.V. continúa aplicando el tradicional mecanismo de licitación por unidad de medida para la construcción de una obra específica. En la Tabla VI.1 se distingue el detalle de Obras de la D.N.V. para el período 97/98 dentro del área de estudio.

TABLA OBRAS DE DNV 97/98 (falta de agregar)

Dentro del capítulo correspondiente al relevamiento de la infraestructura vial, se diferenciaron los tramos cuyo mantenimiento se realiza bajo régimen de peaje, por sistema C.Re.Ma o sistema C.O.T. los cuales se pueden visualizar en forma reducida en la Tabla VI.2

Tabla VI.2.:

Tramos de la Red Vial Nacional pertenecientes a sistemas de mantenimiento.
Región Nuevo Cuyo.

Sistema de concesión por peaje		
Ruta	Provincias	Corredor
7	San Luis y Mendoza	3
8	San Luis	4
Sistema C.Re.Ma		
Ruta	Provincias	Corredor
146 - 147	San Luis	301
20 – 141	San Juan	302
38 - 75	La Rioja	303
79 - 38	La Rioja	304
146	San Luis y Mendoza	305
150 - 40N	San Juan	306
20 - 79	San Luis	307
76(P26) - 150	La Rioja	308
74 – 40N	La Rioja	309
148	San Luis	310
20 – 148	San Luis	210
79 – 141	La Rioja	311
77(P32)		
143 – 144	Mendoza	312
146		
60 - 75	La Rioja	403
Sistema C.O.T		
Ruta	Provincias	Corredor
40S	Mendoza	-

En la Tabla VI.3. se detallan las inversiones programadas por los concesionarios privados en las Provincias vinculadas a este sistema de peaje (Mendoza y San Luis) para el período 1995-1999

Tabla VI.3

Inversiones previstas para el período 1995-1999 por los concesionarios privados en las Provincias (en millones de pesos).Región Nuevo Cuyo

Provincia	1995	1996	1997	1998	1999	1995-1999
Mendoza	3.29	1.01	1.46	1.46	3.41	10.63
San Luis	6.04	1.84	4.17	2.67	6.23	20.96
Total Cuyo	9.33	2.85	5.63	4.13	9.64	31.59

Dentro del relevamiento de la situación actual, se detectaron tramos de la red vial Nacional y Provincial cuyo estado de calzada esta catalogado como regular o malo. Se detectaron 135 tramos, de los cuales el 63% corresponden a rutas Nacionales, es decir 85 tramos. Los cuales corresponden a las rutas Nacionales 7, 20, 40N, 40S, 60, 74, 79, 141, 143, 146, 147, 148 y 188. De estos tramos el 81% están en estado Regular.

De acuerdo a las acciones y proyectos existentes para el mantenimiento de la red vial, se observa que:

- La mayoría de los tramos en estado regular o malo se ubican dentro de las rutas cuyo mantenimiento se realiza por el sistema C.Re.Ma (60%), exceptuando tramos de la RNNº7, RNNº40N (Acceso a Mendoza), RNNº40S, RNNº142 y RNNº188.
- Dos de los tramos en mal estado de la RNNº40S corresponden al sistema C.O.T., los cuales se ubican en la zona Sur de la Provincia de Mendoza.
- Dentro del Plan de Obras 1997-1998 de la DNV, también se incluyen tramos de rutas en estado malo o regular y demás existen tramos en las Rutas RNNº7 y RNNº40N que se encuentran concesionados por el sistema de KM-Mes.

-

De acuerdo a lo observado, la totalidad de las rutas nacionales pavimentadas en estado malo o regular se encuentran mantenidas por algunos de los sistemas actuales, y además se incluyen tramos dentro del Plan de Obras de DNV para 1997-1998.

Con respecto a aquellos tramos de rutas provinciales que presentan un estado de calzada regular o malo, se encontró que la mayoría de ellos se encuentran en la Provincia de San Juan. De acuerdo a esto, en función de la información obtenida de las Direcciones provinciales de Vialidad (D.P.V.), se puede observar que dentro de las obras en ejecución y previstas por parte de la D.P.V. de San Juan se están mejorando la mayoría de los tramos en estado regular o malo detectados en el diagnóstico actual de la infraestructura vial. De la misma manera, todos los tramos correspondientes a rutas provinciales de San Luis y La Rioja se encuentran dentro de los planes de obras y proyectos ejecutados de las D.P.V. de ambas Provincias. En este punto cabe aclarar que no se contó con información referida a estados de calzadas de las rutas provinciales de Mendoza.

Por otro lado, dentro del presente trabajo se detectaron aquellos tramos con problemas de capacidad tanto para la situación actual como futura.

La mayoría de los tramos que se encuentran con problemas de capacidad actualmente corresponden a la RNNº7, principalmente en los accesos a principales ciudades que atraviesa la ruta (San Luis y Mendoza). También se presentan problemas de congestión sobre la RNNº40S en la salida de la ciudad de Mendoza, en las rutas provinciales 4 y 50 de Mendoza y las provinciales 14, 25 y 135 de San Juan.

En total son 12 los tramos de la red vial Nacional problemas de capacidad actualmente, de los cuales 9 se incluyen dentro de la RNNº7, la cual se encuentra bajo el régimen de concesión por peaje desde el límite entre

Córdoba y San Luis y la localidad de San Martín (Mendoza). Los restantes tramos con capacidad restringida, correspondientes a la RNN40S se ubican a la salida de la Ciudad de Mendoza, en donde a pesar de existir trochas separadas se produce congestión debido a la influencia del tránsito urbano.

En lo que se refiere a tramos con falta de capacidad detectados correspondientes a rutas provinciales, según información obtenida de las D.P.V., en la RPNº50 de Mendoza se está realizando un mejoramiento entre las Localidades de San Martín y Palmira con ensanches de calzada de 6 a 14.6 metros (a 4 trochas), con dos ciclovías laterales en construcción. También se realizan obras de mejoramiento en el acceso Sudeste de la Ciudad de Mendoza, en donde se incluye la RPNº4.

Con respecto a la D.P.V de San Juan, esta no realiza obras nuevas encargándose solo del mantenimiento. Por este motivo no están programadas obras nuevas sobre aquellas rutas que presentan problemas de capacidad.

Por otro lado, el Inventario de Proyectos Estratégicos del Sector Transporte de las Secretarías de Transporte y General de la Presidencia presenta proyectos que comprenden desde corredores viales que requieren obras en determinados tramos y que pueden ejecutarse progresivamente hasta los que atienden problemas puntuales y tienen una localización específica. Forman parte de este conjunto las siguientes acciones:

1- Para la rehabilitación de la red vial Nacional, en el Plan Plurianual de Obras Públicas se incluyen las rutas existentes que han sido priorizadas con la definición de los corredores bioceánicos. Se han definido tres corredores principales, de los cuales uno se relaciona con la región en estudio, el mismo es el Corredor Central que comunica a la República de Brasil con la Mesopotamia Argentina y cruzando el país, principalmente por la RNNº7 llega a la Provincia de Mendoza, y pasa a Chile a través del sistema del Cristo Redentor.

2- En la RNN^o40 que recorre el País de Norte a Sur en forma casi paralela al límite con Chile, se prevé realizar obras nuevas y mejoras para dejarla en las condiciones de servicialidad adecuadas. Las inversiones programadas incluyen a todas las regiones vinculadas a esta ruta, pero si nos centramos en la zona de Cuyo, las inversiones programadas son las siguientes (Tabla VI.4)

Tabla VI.4.:

Inversiones programadas en la RNN^o40 por provincia.(en millones de pesos)
Región Nuevo Cuyo.

Provincia	1995	1996	1997	1998	1999	1995-1999
Mendoza	3.6	3.1	5.0	9.2	7.1	28.0
San Juan	2.0	2.4	4.0	2.5	-	10.9
Total Cuyo	5.6	5.5	9.0	11.7	7.1	38.9

3- Con el objeto de facilitar la integración física con todos los países de la región, se contempla la efectivización de las inversiones periódicas previstas en el Plan Maestro de Pasos Fronterizos con Chile, elaborado con la República de Chile en 1990. Dentro de este punto, se pretende asignar prioridad a las inversiones programadas para los pasos vinculados con los corredores bioceánicos planteados (en la región el paso de Cristo Redentor). En la Tabla VI.5 se observan las inversiones programadas para los pasos cordilleranos de la región.

Tabla VI.5.:

Inversiones programadas en pasos cordilleranos. (en millones de pesos)

Región Nuevo Cuyo.

Paso	1995	1996	1997	1998	1999	1995-1999
Agua Negra	1.6	0.5	0.5	0.5	0.5	3.6
Pehuenche	2.0	0.2	0.2	0.2	0.2	2.8
Cristo Redentor	12.4	10.4	9.6	-	-	32.4

4- Para el Sistema de Concesión de Obra Pública con Peaje, se prevé controlar y verificar el cumplimiento de las normas contractuales de los 10000 kilómetros de rutas concesionadas, mediante el Organo de Control de Concesiones.

5- Para el Sistema de Concesión de Obra Pública sin Peaje (C.O.T.) se prevé adjudicar por este sistema en todo el País 5000 kilómetros de rutas para su mejoramiento y operación.

Para el mediano y largo plazo se relevaron proyectos de corredores viales como son el de los corredores bioceánicos, del BID, de la conferencia de ministros de transporte y de políticas de integración de la República Argentina. También se relevaron Planes y Programas como son el Programa Integral de Infraestructura de la Cámara Argentina de la Construcción y el Proyecto de Red Interprovincial de Autopistas, conocido como Plan 10 o Plan Laura. A continuación se describen estos proyectos haciendo énfasis en aquellos tramos de la red vial involucrados contenidos dentro de la Región en estudio.

CORREDORES BIOCEÁNICOS

El objetivo de estos corredores es lograr un espacio geográfico integrado en el Cono Sur en el movimiento de las cargas del comercio externo por medio de una comunicación bi-oceánica (Océanos Atlántico y Pacífico) con el resto del mundo.

Los Corredores Viales Bioceánicos son trece distribuidos a lo largo del País, y limitándonos al área de estudio, son cuatro que la atraviesan pasando por las Provincias de San Luis, San Juan y Mendoza. Estos son los Corredores III, IV, V y IX, los cuales se describen a continuación.

Corredor III (Valparaíso – Rosario)

Este Corredor se desarrolla desde el Puerto de Valparaíso recorriendo la RNNº62 y 60 hasta empalmar con la RNNº5 en la localidad de La Calera. Por esta última al límite con Argentina. Todo esto dentro de territorio Chileno. Luego de ingresar al País por el paso del Cristo Redentor en Mendoza, recorre la RNNº7 atravesando Mendoza y San Luis pasando por las Ciudades capitales de ambas Provincias. Fuera de la región, llega hasta Rufino (Santa Fe) donde continúa por la RNNº33 hasta Rosario.

Corredor IV (Valparaíso – Buenos Aires/La Plata)

El desarrollo de este Corredor coincide con el del Corredor III desde el Puerto de Valparaíso hasta Rufino, es decir que dentro de la región de Nuevo Cuyo es el mismo que el anterior. Desde Rufino continúa hacia la Ciudad de Buenos Aires por la RNNº7 y luego por la autopista Buenos Aires – La Plata.

Corredor V (Valparaíso – Bahía Blanca)

Entre Valparaíso y Mendoza el desarrollo es coincidente con el de los Corredores III y IV antes mencionados. Desde este punto continúa por las RNNº40S y RNNº143 pasando por Limay Mahuida. Ya fuera del área de

estudio, en El Carancho continúa por la RNNº152 hasta el empalme con la RNNº35 continuando por esta hasta Bahía Blanca.

Corredor IX (Coquimbo – Buenos Aires/La Plata)

Se inicia en el Puerto de Coquimbo y se desarrolla dentro de territorio Chileno por las RNNº5 y RNNº41 hasta la frontera con Argentina en el paso de Agua Negra (San Juan). Desde allí continúa por la RNNº150 hasta la Localidad de Jachal (San Juan), donde toma la RNNº40 hacia el Sur pasando por la Ciudad de San Juan y Mendoza. En esta última retoma la RNNº7 desde donde realiza el mismo trayecto que el corredor IV antes analizado.

CORREDORES DEL BID

Los corredores que componen los proyectos de Planificación Regional del BID son siete, de los cuales los corredores I y III poseen una alternativa.

Dentro de la región de Nuevo Cuyo, se desarrollan los corredores III y IV (considerando también la alternativa del Corredor III). Los mismos se desarrollan a continuación:

Corredor III

Se inicia en Bahía Blanca y recorre la RNNº35 empalmando con las RNNº152 y 143 hasta llegar a Chacharramendi. El recorrido continúa por la RPNº20 hasta intersectar la RNNº151 por donde continúa hasta la localidad de Santa Isabel en La Pampa (hasta aquí fuera del área de estudio). Desde este punto ingresa a la Provincia de Mendoza por la RNNº143 hasta la Localidad de Pareditas. En esta Localidad empalma la RNNº40 hasta Mendoza en donde toma la RNNº7, la cual llega hasta el límite con Chile en el paso del Cristo Redentor.

Alternativa Corredor III

Dentro de la Región Nuevo Cuyo, esta alternativa no varía la traza original, el cambio se produce dentro de la Provincia de La Pampa, en donde a la altura de Chacharramendi continúa por la RNNº143 hasta empalmar en la RNNº151 y continuar de la misma manera.

Corredor IV

Este corredor parte desde el Este en la Provincia de Misiones, en el límite con Brasil (Bernardo de Irigoyen). Recorre la RNNº14 cruzando Sao Borja hasta intersectar la RNNº127 por donde prosigue. Posteriormente empalma con las rutas RNNº12 primero y RNNº168 después cruzando Paraná. Pasa por Santa Fe siguiendo su recorrido por la RNNº19. En San Francisco continúa por la RNNº158 hasta Río Cuarto y de allí por la RNNº8 hasta Villa Mercedes (San Luis) ya dentro del área de estudio. A partir de este punto sigue su trayecto por la RNNº7 atravesando San Luis hasta llegar a Mendoza donde superpone u recorrido con el Corredor III antes descripto.

CORREDORES DE LOS MINISTROS. I REUNION DE LA CONFERENCIA DE MINISTROS DE TRANSPORTE.

El enfoque de los documentos producidos por la I Reunión de la Conferencia de Ministros de Transporte enfatiza la importancia del Transporte en la integración regional, los principales avances y acuerdos en los aspectos normativos y regulatorios y los problemas operacionales que subsisten.

Asimismo se destaca los requerimientos del comercio desde el punto de vista de las nuevas exigencias sobre el transporte, en términos de eficiencia y confiabilidad, que impone la nueva realidad económica. Además señala los principales proyectos y programas de infraestructura de integración en el área.

Son ocho los corredores definidos, de los cuales dos de ellos se vinculan a la Región Nuevo Cuyo, aunque ambos realizan el mismo recorrido dentro del área de estudio. Estos corredores son:

Corredor 1

Realiza el siguiente recorrido de Este a Oeste

San Pablo – Uruguaiana (Dentro del territorio Brasileño) – Santa Fe – Córdoba – San Luis – Mendoza (estas dos últimas dentro de la región) – Santiago de Chile/Valparaíso (Chile).

Corredor 2

El recorrido es el mismo dentro de la zona de Cuyo, siendo su recorrido completo el siguiente:

San Pablo (Brasil)– Montevideo (Uruguay) – Buenos Aires – San Luis – Mendoza – Puerto Montt/Santiago/Valparaíso (Chile).

POLITICAS DE INTEGRACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

La Política de Integración se refiere a las acciones seguidas por el País en materia de integración física a lo largo de los últimos años y plantea el estado de situación actual y futuro en esta materia.

A partir de la última década, el concepto de integración se ha profundizado. La República Argentina está convencida del este concepto general, y es por ello que se busca la implementación de los mecanismos necesarios para el desarrollo de sus vías de comunicación a lo largo y a los ancho del País.

Los Corredores de Integración regional que se desarrollan en territorio Argentino, y que hoy son tenidos en cuenta en el diálogo con el resto de los países para su consolidación definitiva son ocho, siendo el corredor E el que involucra la región Cuyo, el cual tiene el siguiente desarrollo:

Corredor E

Este corredor proviene desde la zona Este de tres sectores diferentes, uno de ellos la frontera Argentina con Brasil en Misiones, desde el Puerto de Santos (Brasil) y desde Buenos Aires. El punto en común de estas tres alternativas es la Localidad de Rufino en Santa Fe a partir de aquí se desarrolla por la RNNº7, pasando por el sur de la Provincia de Córdoba, ingresa a la Región de Nuevo Cuyo, pasando por las Ciudades de Villa Mercedes y San Luis, siguiendo hasta el paso limítrofe con Chile del Cristo Redentor en la Provincia de Mendoza.

PROGRAMA INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA CAMARA ARGENTINA DE LA CONSTRUCCION

Este Plan Integral de Infraestructura de la C.A.C. fue presentado a la Presidencia de la Nación en Julio del 97.

Consiste en un programa que implica inversiones en distintas áreas, tales como transporte, recursos hídricos, educación, salud y vivienda.

Centrándonos en el área de transporte y específicamente en la parte vial, se programaron inversiones del orden de los 3898 millones de U\$S en ampliación y mejoramiento de la red con mayor densidad de tránsito mediante la construcción de autopistas, autovías y banquetas pavimentadas en 11930 kilómetros.

Estas inversiones surgieron del análisis de tránsito actuales y proyectados. Se busca disminuir costos de transporte la tasa de mortalidad por accidente de tránsito (unas 800 víctimas fatales al año).

El diseño de la red se prevé de Este a Oeste adecuándose con la nueva realidad económica regional.

Se analiza la consolidación de 61000 kilómetros de caminos de tierra en zonas productivas, con el fin de facilitar el transporte de productos desde origen y en otros sectores se busca fomentar el turismo. Estas inversiones alcanzan los 1500 millones de U\$S.

Con respecto a la integración del Mercosur se busca mejorar la red vial nacional y Provincial existente en unos 1500 kilómetros y pasos fronterizos. La inversión en este ítem alcanza los 1470 millones de U\$S.

También se analiza en este plan la pavimentación de distintos tramos de la RNNº40 sumando en total unos 1700 kilómetros, lo cual requiere una inversión de 768 millones de U\$S.

También forman parte del Plan la 2º etapa de los Contratos de Reconstrucción y Mantenimiento de la red Nacional (C.Re.Ma), tres nuevas concesiones por peaje (RN40, RN38 y RN22) y el puente Colonia-Buenos Aires. Estos proyectos suman 2504 millones de U\$S de inversión.

Todos los proyectos expuestos anteriormente suman una inversión total de 9372 millones de U\$S, considerando la ampliación, mejoramiento y mantenimiento de un total de 80077 kilómetros. Se prevé una inversión estatal de 6986 millones de U\$S, equivalentes al 75% del total, y se estima la generación de mas de 85000 puestos de trabajos. En la Tabla VI.6. se presentan los aspectos salientes del plan en lo referido a Infraestructura Vial.

Situándonos dentro del área de estudio, el plan incluye una serie de proyectos que incluyen a las principales rutas de la región. Para visualizar de manera mas simplificada las obras planeadas, en la Tabla VI.7. se presentan las mismas diferenciadas por Provincia.

PLAN INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA CAC (Tabla VI.6)

Tabla VI.7.:

Descripción de Proyectos del Plan Integral de Infraestructura Vial dentro de la región en estudio

LA RIOJA

Proyecto	Ubicación
Pavimentación de Tramos	Tramos de la RNNº40
Banquinas mejoradas	RNNº38 entre Lte.c./Córdoba y Lte.c./Catamarca
Red Integración Mercosur.	Ruta Provincial 26 .Paso de Pircas Negras
Consolidación de caminos naturales	2613 kilómetros priorizados

SAN JUAN

Proyecto	Ubicación
Pavimentación de Tramos	Tramos de la RNNº40
Banquinas mejoradas	RNNº38 entre Lte.c./Córdoba y Lte.c./Catamarca
Consolidación de caminos naturales	2613 kilómetros priorizados

MENDOZA

Proyecto	Ubicación
Pavimentación de Tramos	Tramos de la RNNº40S
Banquinas estabilizadas	RNNº40N entre la Ciudad de Mendoza y Lte.c./ San Juan
Banquinas transitables	RNNº7 entre Lte.c./ San Luis y la Ciudad de Mendoza
Banquinas transitables	RNNº7 desde Mendoza hasta el paso fronterizo del Cristo Redentor
Red integración Mercosur	RPNº 224-180-186 Paso Pehuenche
Consolidación de caminos naturales	3140 kilómetros priorizados

SAN LUIS	
Proyecto	Ubicación
Banquinas Transitables	RNNº7 entre Lte.c./Córdoba y la Ciudad de Villa Mercedes
Banquinas estabilizadas	RNNº8 entre Lte.c./Córdoba y la Ciudad de Villa Mercedes
Autovías	RNNº7 entre las Ciudades de Villa Mercedes y San Luis
Consolidación de caminos naturales	5033 kilómetros priorizados

PROYECTO RED INTERPROVINCIAL DE AUTOPISTAS (R.I.A.)

Este proyecto consiste en la construcción de 10.000 kilómetros de autopistas Nacionales, siendo conocido como Plan 10 o Plan Laura.

La obra consiste en unir las principales Ciudades del País por medio de autopistas, demandaría una inversión de 10.000 millones de U\$S y se espera que se de empleo simultáneo a 30.000 personas.

La financiación del Proyecto contempla la creación de un nuevo impuesto sobre las naftas y el gasoil, lo cual es motivo de debate en el sector gubernamental.

Según el cronograma, el primer tramo debería comenzar a construirse en Junio del 98 y se terminaría para Junio del 2001. El final total de obra sería para Junio del 2004, es decir que tendría seis años de duración.

El Proyecto une todas las capitales de Provincias del País excepto Río Gallegos y Ushuaia, 19 Ciudades de más de 50.000 habitantes y 46 Ciudades con más de 100.000 habitantes.

La obra se dividirá en módulos de 1000 kilómetros cada uno y será dada en concesión a empresas privadas, las cuales no podrán introducir el cobro de Peaje.

La adjudicación se realiza por licitación pública y cada empresa está limitada a obtener hasta dos módulos, estando facultadas para pedir el fraccionamiento de los mismos.

En el proyecto, luego de finalizado el primer módulo, se inicia el cobro de una “tasa vial” de \$0.01 por litro de combustible, que las petroleras transferirán directamente a los consorcios sin que ingrese al presupuesto Nacional. Este valor inicial se incrementa en un centavo por cada módulo finalizado, totalizando para el año 2004 un aumento de diez centavos por litro de combustible consumido.

Se prevé en el plan la utilización de las rutas nacionales existentes, las cuales corresponderán a una de las manos de la futura autopista, construyéndose la otra mano paralela a ella y separada.

Otra idea involucrada en el proyecto es la eliminación de curvas peligrosas y, donde el entorno lo permita, llevar a 300 metros el ancho de las rutas existentes. También están previstas la construcción de puentes, cruces ferroviarios, autopistas de circunvalación para evitar el ingreso a zonas urbanizadas, senderos para ciclistas y áreas de descanso cada 100 kilómetros, con casas de comida rápida y estaciones de servicio. De acuerdo a lo previsto, también se realizará un plan de forestación que consiste en plantar 1.000 árboles por cada kilómetro de autopista.

Analizando la región de estudio, el proyecto involucra la construcción de autopistas en tramos de varias rutas nacionales de las cuatro provincias de Nuevo Cuyo. En la Tabla VI.8. se diferencian los tramos involucrados separados por Provincia y la descripción de los mismos.

Tabla VI.8.:

Tramos de rutas Nacionales de la Región Nuevo Cuyo involucrados en el Proyecto R.I.A.

RUTA	PROVINCIA	DESCRIPCION
RNNº38	La Rioja	Lte.c./ Córdoba – Lte.c./ Catamarca
RNNº79	La Rioja	Int. RNNº38 – Int. RNNº141
RNNº141	La Rioja	Int. RNNº79 – Lte.c./ San Juan
RNNº20	San Juan	San Juan – Lte.c./ San Luis
RNNº40N	San Juan	San Juan – Lte.c./ Mendoza
RNNº141	San Juan	Lte.c./ La Rioja – San Juan
RNNº7	Mendoza	Lte.c./ San Luis – Mendoza
RNNº40N	Mendoza	Lte.c./ San Juan – Mendoza
RNNº40S	Mendoza	Mendoza – Int. RNNº143
RNNº143	Mendoza	Int. RNNº40S – Lte.c./ La Pampa
RNNº7	San Luis	Lte.c./ Córdoba – Lte.c./ Mendoza
RNNº8	San Luis	Lte.c./ Córdoba – Villa Mercedes
RNNº20	San Luis	Int. RNNº147 – Lte.c./ San Juan
RNNº147	San Luis	San Luis – Int. RNNº20
RNNº148	San Luis	Lte.c./ Córdoba – Villa Mercedes

Si se establece una comparación entre estos proyectos de mediano a largo plazo con los requerimientos de capacidad de la red vial en estudio, se observa que los tramos de jurisdicción nacional con problemas de capacidad en la actualidad (RNNº7 y RNNº40N) y aquellos con inconvenientes en el futuro (se agrega a los anteriores la RNNº20), se incluyen todos dentro de los proyectos mencionados, considerando la ampliación de la infraestructura existente lo cual evitaría los problemas de congestión.

VI.2. SUBSISTEMA FERROVIARIO

El gran cambio que se produjo en este modo de transporte a partir de las privatizaciones en los primeros años de la década se ha manifestado en un crecimiento actualmente en el movimiento, llegando a esperarse en algunos casos a alcanzar tráficos históricos de años anteriores.

Con respecto a las privatizaciones se considera que, a pesar que el número de ofertas para las concesiones fue bajo, estas han sido relativamente exitosa desde el punto de vista de los aumentos en el movimiento de cargas transportadas que se han puesto de manifiesto en los últimos años. Además se debe tener en cuenta la importancia de haber puesto fin a la necesidad de aportes del gobierno Nacional a los ferrocarriles interurbanos.

Se considera que el futuro de los ferrocarriles es promisorio, si se considera que los mismos son altamente competitivos en distancias largas y con cargas masivas. El inconveniente que se presenta en la actualidad es que al realizar comparaciones con el transporte carretero, se observa que el camión circula por rutas que se encuentran relativamente en buenas condiciones, sobre las cuales se realizan obras de mantenimiento así como construcción de nuevos caminos, tarea de la cual se encarga el estado. A diferencia de esto, son las concesionarias de los ferrocarriles las que deben construir y reparar la infraestructura cuando es factible.

Una virtud que se le debe asignar al ferrocarril se vincula con el mantenimiento del servicio, ya que en una vez que se realizan inversiones en vías, los costos de mantenimiento se reducen. Es decir, en la carretera no solo circula el transporte de cargas, mientras que en las vías luego de que estas se encuentren en condiciones solo circulan los trenes.

Tal como se realizo para el transporte carretero, es importante comparar las probables falencias detectadas y las previsiones de obras y proyectos futuros del modo ferroviario. En este punto del trabajo, se tratan de analizar

brevemente aquellos proyectos e inversiones programados por las empresas concesionarias encargadas de la explotación del transporte de cargas, así como aquellos cambios esperados en el tráfico de productos en función de las demandas actuales y potenciales.

Empresa Buenos Aires al Pacífico S.A. (B.A.P. S.A.)

El grupo empresario concesionario del BAP, al poseer también la concesión del Ferrocarril Mesopotámico Gral.Urquiza S.A., maneja ambos en el marco de un sistema, que en un futuro ante la consolidación del Mercosur, apunta a establecer un corredor desde los puertos fluviales del este del País hacia el Pacífico (Puertos de Chile).

Si bien no se vincula directamente con la región, con la implantación de fábricas de aceite y el desarrollo de las oleaginosas, ha disminuido el tráfico de granos hacia la zona del Puerto, y se sustituyó por el tráfico de subproductos.

No se esperan grandes cambios en el tráfico de cargas, ni están previstas solo se espera que se mantenga un crecimiento gradual en el mismo tal como se viene manifestando en los últimos años. Por otro lado no están previstas la construcción de nuevas líneas o ramales en la zona correspondiente a la red de BAP. Uno de los cambios de mayor importancia que se produjo en el transporte de productos por esta empresa se vincula con la región en estudio y es la desaparición del tráfico de petróleo entre Malargüe y la destilería de Luján de Cuyo al construirse en 1994 un oleoducto.

Por otra parte es posible que gran parte de la carga general no contenerizada (actualmente alrededor del 80%) vaya transformandose en carga apta para transporte multimodal (contenedor, semi-acoplado, etc.).

Con respecto al tráfico de pasajeros, no se espera un interés manifiesto para el tráfico de pasajeros de larga distancia a las provincias de la región, por parte de los gobiernos Provinciales.

En definitiva, la principal perspectiva de esta empresa radica en afianzar el transporte de productos de intercambio Argentino-Chileno y el tráfico de tránsito entre Brasil y Chile (complementado con el Ferrocarril Mesopotámico). En ambos casos es necesario el desarrollo del transporte multimodal al encontrarse desactivada la conexión ferroviaria Internacional de trocha angosta por Las Cuevas.

El grupo empresario del BAP junto a empresarios Chilenos están actualmente ideando la posibilidad de construir un puerto privado, dentro del marco de intercambio del Mercosur. El inconveniente se presenta, tal como se mencionó en el punto V.2.2, porque desde 1978 se encuentra inhabilitado el tramo de trocha angosta hacia Chile. Actualmente este ramal (que pertenecía a la empresa Ferrocarril Belgrano) se transfirió a la Provincia de Mendoza, cuyo gobierno analiza la idea de concretar un proyecto turístico similar al “Tren a las Nubes” de Salta.

Con respecto a las inversiones previstas, los consorcios adjudicatarios presentaron inversiones en infraestructura, material rodante y otras adicionales, las cuales se comprometieron para los primeros quince años de las concesiones. Con respecto a las inversiones programadas dentro del período 1995-1999, contempladas en el Plan Quinquenal 95-99 Argentina en desarrollo, de un total de 448 millones de dólares a invertir por las empresas concesionarias, a la empresa BAP le corresponde un 32%.

En la Tabla VI.9. se detallan las inversiones realizadas y las programadas por la empresa BAP S.A. en la presente década y períodos posteriores. Como se menciono anteriormente estas inversiones se clasifican según sean para infraestructura, material rodante e inversiones adicionales.

Tabla VI.9.:

Inversiones Programadas Empresa B.A.P. S.A. (En millones de pesos)

Consortio	Inversión	92-94	95-99	% Total de Consortios	2000- 2007	Total
B.A.P.S.A	Infraestructura	49.51	69.57	15.52%	93.35	212.58
	Material Rodante	28.06	66.16	14.76%	37.23	131.60
	Inv.adicionales	5.95	8.56	1.91%	6.80	21.33
	Total	83.52	144.29	32.19%	137.38	3665.51

Esta empresa, como todas las concesionarias de capital privado, manejan proyectos desde la óptica estrictamente financiera por lo que los proyectos a ejecutar son generalmente de corto plazo y atendiendo a una demanda ya declarada con un mínimo riesgo de pérdida.

Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A (F.G.B. S.A)

El gran cambio que se produjo en esta empresa fue con la caída en 1990 del transporte de cargas, tanto cuantitativa como cualitativamente. El movimiento de cargas se redujo en escalas considerables solo en la región Norte del País.

Esta empresa no pudo privatizarse y la empresa estatal que se formó procura el restablecimiento de la infraestructura y del material tractivo.

Los proyectos y planes de inversiones que posee la empresa se desarrollan prácticamente en exclusividad sobre la red troncal y sobre ramales de la región Norte del País. De todas maneras no se tiene prevista la construcción de nuevas líneas o ramales dentro de la red. La mayoría de estos proyectos están contemplados en el Plan Quinquenal 1995-1999 Argentina en Crecimiento.

La situación del FGB es incierta, luego de fracasar su privatización, el movimiento actual hace difícil suponer que pueda traspasarse a manos privadas.

No es razonable pensar en la desactivación del ferrocarril debido especialmente a las conexiones internacionales que el mismo posee en la región norte de con Chile y Bolivia, lo cual es de potencial importancia. De todas maneras sería difícil que se mantengan en explotación todos los ramales de la empresa.

Dentro de la información proporcionada por la empresa FGB S.A., se incluyen obras y proyectos programados al 31/7/97, destinados a la rehabilitación de líneas, infraestructura, mejoramiento de vagones, inversiones en los sistemas de comunicaciones, y la capacitación vinculada a estos sistemas. (Tabla VI.10.)

Tabla VI.10.:

Obras e inversiones según proyectos al 31 de julio de 1997. F.G.B. S.A.

Denominación	DETALLE
Rehabilitación Liviana C	Convenio con la Cooperativa Ferroviaria Unión Ltda. para la rehabilitación liviana de la red en las pcias. de Salta, Jujuy, Formosa, Chaco, Tucumán y Córdoba
Rehabilitación Liviana C14	Convenio con la munic. De San Antonio de los Cobres(Salta) para la rehabilitación liviana de los ramales C13 y C14 (Salta)
Rehabilitación Liviana M	Materiales para la rehabilitación liviana
Rehabilitación Integral C14	Rehabilitación integral de 44 Kms.Ramal C14 (Salta). Tarea accesoria: Cambio del 50% de los rieles S.A.de los Cobres
Rehabilitación Integral C25,C3 y C12	Rehabilitación integral de 180 Kms.de vía del Ramal C25 (Formosa/ Salta) - C3 (Chaco) - C12 (Salta) Rehabilitación 57 Kms.C12 –Salta Adquisición de rieles p/rehabilitación integral de la red

Denominación	DETALLE
Rehabilitación s/mater. C25, C3 y C12	Rehabilitación 40 Kms. C25- Salta/ Formosa Rehabilitación 79 Kms. C3 / C12- Salta/ Chaco
Rehabilitación Integral F2	Rehabilitación integral ramal F2 San Francisco-Rafaela-Santa Fe (Córdoba/Santa Fe)
Reparación Puentes	Estudio de la Capacidad Portante y estado de puentes de la red en operación. Elaboración de proyectos de reparación. Ejecución Obras. Estudios de Capacidad de Transporte de la red y Capacidad Puentes. Reparación, refuerzo y protección de puentes de luz mayor a 40 metros.
Mejoramiento Vagones	Mejoramiento 200 vagones tanque (transporte de Petróleo) / ruedas
Comunicaciones	Nuevo Sistema Satelital / Equipos Fin de Tren
Capacitación	Capacitación Integral y en nuevo Sistema de Operaciones

Según se puede apreciar en la Tabla anterior, los ramales vinculados a la región en estudio no están dentro de los proyectos e inversiones programados por la empresa, apuntando estos, tal como se mencionó anteriormente, a inversiones en la región Norte del País.

En general los proyectos de la empresa FGB son a largo plazo y se vinculan con la rehabilitación de infraestructura, lo que se correlaciona con el hecho de ser todavía el Estado Nacional quien posee la mayor participación. De todas maneras sobre los tramos de la región no se prevén inversiones debido al escaso movimiento existente sobre ellos.

Con respecto a la otra empresa ferroviaria de la región (BAP S.A), como empresa privada, posee proyectos que generalmente involucran inversiones marginales ya que no requieren importantes inversiones adicionales en vías o sistemas de comunicación. Lo que se procura es consolidar los mercados

existentes y captar otros que no requieran mayores inversiones que las necesarias para cumplir con el servicio comprometido en las concesión.

De acuerdo a los puntos analizados anteriormente, las inversiones y proyectos se condicen con el diagnóstico de la situación actual y futura del sistema ferroviario y su infraestructura. Esta claro que la capacidad del sistema no parece ser un limitante, de acuerdo a la magnitud y tipo de proyectos propuestos.

6.3 SUBSISTEMA AEREO

Entre las iniciativas encaradas en la órbita del transporte aéreo, la de mayor envergadura y repercusión es el plan de privatización de aeropuertos impulsado por el Poder Ejecutivo Nacional. Recientemente, tras polémicos debates, está en proceso de concesión al consorcio Aeropuertos Argentina 2000 liderado por las empresas Ogden, Corporación América de Estados Unidos y SEA de Italia, el paquete de 33 aeropuertos que ganó la licitación ofertando un canon anual de 171.121.000 de pesos. La toma de posesión de los mismos se realizaría en forma gradual, estimándose que para febrero de 1.999 la totalidad de las terminales aeroportuarias se encuentren manejadas por el consorcio adjudicatario.

Seis de los siete aeropuertos con movimiento comercial que cuenta la región de Nuevo Cuyo están incluidos en el paquete de las 33 aeroestaciones concesionadas (Mendoza, San Luis, La Rioja, Malargüe, San Rafael y Villa Reynolds). Sólo San Juan se encuentra excluido del mismo en el cual, como se expresara en el Punto V.1.3, se ha observado como de baja actividad en relación al tamaño de población servida.

La inversión mínima obligatoria durante los 30 años de duración de la concesión es de 2.050 millones de pesos. El consorcio prevé realizar las siguientes inversiones en la región objeto de estudio:

Tabla VI.11.: Inversión prevista por el Consorcio Aeropuertos Argentina 2000
en la Región Nuevo Cuyo

AEROPUERTO	INVERSION PREVISTA (millones \$)			%	
	CAPAC.	MANT.Y/O T.	TOTAL	% REG.	% PAIS
MENDOZA	53,4	27,1	80,5	52,3	
SAN LUIS	13,2	12,4	25,7	16,7	
LA RIOJA	3,8	19	22,8	14,8	
S.RAFael-MALARGÜE- V.REYN.	S/D	S/D	25	16,2	
TOTAL REGION			154	100	7,5
TOTAL PAIS			2.050		

1.300 millones de pesos se invertirán en ampliar la capacidad del aeropuerto de Ezeiza que también absorberá el tráfico de Aeroparque constituyendo el Nuevo Ezeiza, se incrementará su capacidad aeronáutica y su seguridad, consolidando de esta manera el polo aéreo Buenos Aires. Como se observa en la Tabla VI.11., la inversión destinada a la Región de Nuevo Cuyo alcanza poco más del 7% del total previsto para el conjunto del sistema de aeropuertos concesionados, dedicándole a Mendoza dada su mayor rentabilidad, más del 50% del total a invertir en la región. Se prevé consolidar Córdoba y Mendoza por lo que, como se indicara en el Punto V.2.3., es factible que la propia dinámica de las empresas aéreas traten de implementar servicios de alimentación en ciudades del interior de existir la potencial demanda apropiada.

Dentro de los objetivos propuestos por el Poder Ejecutivo Nacional en el plan quinquenal está el de promover el crecimiento de la aeronavegación comercial y el de promover y garantizar el desarrollo aéreo regional. Para ello se apunta a adecuar el marco regulatorio del transporte aerocomercial, fomentar el crecimiento de las líneas de tercer nivel, los servicios bajo la modalidad "charters" y el desarrollo aéreo regional, establecer un régimen de

garantías para la ejecución de vuelos internacionales no regulares de gran porte, profundizar la desregulación en la prestación de servicios en los aeropuertos (atención de cargas, pasajeros y aviones) y profundización de la apertura en materia de transporte de cargas.

Una serie de programas de inversión en bienes y servicios públicos de inversión pública se han encarado, mereciendo citar el proyecto nacional de radarización que prevé la instalación de 12 radares nuevos a fin de lograr una cobertura del 25% del territorio argentino, siendo la inversión prevista para el período 1995-1999 de 100 millones de pesos.

A partir de 1.992 se lleva a cabo un plan de reestructuración de la aeronavegación comercial otorgando prioridad a Aerolíneas Argentinas para vuelos internacionales y rutas troncales de cabotaje, y dejando para Austral vuelos hacia países limítrofes y de cabotaje. De esta manera se ofrece una mayor cantidad de plazas y de vuelos sin escala para los pasajeros a ciudades del interior y se optimiza la utilización de las respectivas flotas permitiendo adecuarla según los requerimientos del mercado a servir.

Confrontando los proyectos citados con los requerimientos indicados en el diagnóstico se desprende que la concesión de aeropuertos cubriría la necesidad de incrementar las condiciones de seguridad en las pistas, en calles de rodaje, etc. y en la estación terminal propiamente dicha la provisión de los servicios aeroportuarios fundamentales. Mientras que, en lo que respecta al control aéreo, la seguridad de las estaciones quedará en manos de la Fuerza Aérea. El proyecto de radarización prevé afianzar la seguridad en vuelo de las aeronaves.

A su vez el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) tendrá como función garantizar la defensa nacional, supervisar el cumplimiento de las inversiones comprometidas, asegurar la aplicación de tarifas justas, el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales para prevenir el narcotráfico, el libre acceso y la no discriminación en el uso de

los servicios e instalaciones aeroportuarias y supervisar la preservación de los ecosistemas. El mencionado organismo, con miras de cumplir el objetivo de atender el punto más frágil del sistema aeroportuario nacional – la seguridad operacional – deberá vigilar que la gestión privada se coordine con la tarea de control de tráfico aéreo que seguirá efectuando la Fuerza Aérea Argentina.

Con respecto al objetivos de promover el desarrollo regional, en el ámbito regional y nacional, se advierte que no se han estudiado las posibilidades de implementar políticas que garanticen y se encaminen hacia la generación de polos de desarrollo regional, v.g. con la optimización del transporte aerocomercial a través de modificaciones operativas de las líneas aéreas. Posiblemente este objetivo sea el más difícil de hacer realidad luego de la adjudicación de las concesiones dado que las administradoras tendrán como principal objetivo la maximización de la rentabilidad del negocio y no el crecimiento regional de la zona de influencia del aeropuerto. No obstante, sin contraponerse al capital de riesgo del concesionario, pueden fijarse políticas que tiendan a incrementar los tráficos aerocomerciales a través de un incremento de la economía real de la región.