



Inversiones dudosas

Por Juan J. Llach

Para LA NACION

es dudosa en comparación con la siempre postergada puesta a punto del Belgrano Cargas, que atraviesa once provincias y es el medio más eficaz para abaratar los fletes desde buena parte del norte del país hasta los puertos.

En el campo de los trenes de pasajeros, parece superior la opción de mejorar unos 15.000 kilómetros de vías de los ferrocarriles de larga distancia, con un costo estimado de mil quinientos millones de dólares.

Pero quizá la mayor utilidad social concebible en materia de transportes es la de mejorar los de la metrópolis de Buenos Aires. Ellos son utilizados diariamente en condiciones indignas por millones de personas. Se dice que el TAVE a Rosario transportaría a 4,5 millones de pasajeros por año, en ambas direcciones. Un ahorro de tiempo de dos horas por pasajero equivaldría anualmente a nueve millones de horas/hombre. Pero la mejora de los

El ahorro en tiempo con el tren rápido a Rosario es de menos de media hora. El costo de la obra no resulta del todo claro

transportes en el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), con sólo reducir en media hora cada viaje de ida y vuelta, no sólo ofrecería similares oportunidades de negocios a los constructores, sino que ahorraría al menos mil millones de horas/hombre por año, en su gran mayoría de personas de ingresos medios-bajos o bajos. Su eventual mayor costo podría reducir, pero nunca anular, tamaño ventaja.

Y si de servir a Rosario se tratara, la aceleración del proyecto Circunvalar ahorraría más tiempo social que el TAVE. Parecidas conclusiones en cuanto al beneficio social se obtendrían si la decisión fuera mejorar la autopista a Rosario, terminarla hasta Córdoba, hacer funcionar los aviones y, con los fondos excedentes, atender necesidades de mayor prioridad social, como el saneamiento de la cuenca Matanza-Riachuelo o escuelas de real calidad para los más necesitados, algo que no podrá lograrse con la ley de financiamiento educativo en un contexto como el presente, de fuerte limitación de las rentas de las provincias.

El costo final es otro de los interrogantes. Aunque se anunciaron cifras muy inferiores, según la información del Ministerio de Economía de la Nación, el costo del TAVE Buenos Aires-Rosario-Córdoba sería de 9207 millones de pesos hasta 2010, con un "saldo" de 3280 millones.

La parquedad de lo informado impide saber, por ejemplo, si están incluidos costos de mantenimiento. Tampoco es clara la información sobre los avales del Estado, ni es claro si el proyecto de fomento de inversiones a punto de aprobarse, retroactivo a octubre de 2007 y sin límites de subsidio para obras de infraestructura, beneficiará también a los inversores en los TAVE a Córdoba y a Mar del Plata.

Pero, más allá de opiniones a favor o en contra del TAVE, como las aquí vertidas, el hecho es que esta obra pública se ha decidido soslayando por enésima vez el Sistema Nacional de Inversión Pública, creado en 1994 por el Congreso, en ley votada casi unánimemente. Allí puede leerse que el plan nacional de inversiones públicas "se integrará con los proyectos que se hayan formulado y evaluado, según los principios, normas y metodologías establecidas por el órgano responsable del Sistema Nacional de Inversiones Públicas". Con gobiernos muy diferentes, desde la sanción de la ley son casi nulos los casos de obras de envergadura que, más allá de la voluntad de los funcionarios de carrera a cargo del Sistema, hayan cumplido con estas normas, cuya intención era suministrar y hacer públicos los estudios de factibilidad y los beneficios y costos sociales de cada obra, incluso los ambientales, de modo de otorgar racionalidad a las decisiones políticas. Esto debería complementarse mediante el diseño y la vigencia efectiva de planes maestros o directores, enmarcados, a su vez, en una estrategia consensuada de desarrollo. Un instrumento de esta índole fue concebido por el Ministerio de Planificación Federal en 2004, en cuyo sitio Web aún pueden leerse los documentos originales: *Argentina 2016. Política y estrategia nacional de desarrollo y ordenamiento territorial*. Es de esperar que su actualización, anunciada por la Presidenta, esté a las alturas de las circunstancias. Se trata "tan sólo" de respetar las leyes y las instituciones, y de tener una visión estratégica del futuro del país, calidades de las que carecemos desde hace mucho tiempo y que dejan casi todo a merced de la discrecionalidad.

© LA NACION

El autor es economista y sociólogo; profesor del IAE-Universidad Austral.

La reciente adjudicación del Tren de Alta Velocidad (TAVE) a Rosario y Córdoba y la apertura de las ofertas para otro similar a Mar del Plata ponen sobre el tapete la importante cuestión de la toma de decisiones y la fijación de prioridades de las inversiones públicas.

Son muchas y válidas las dudas sobre la real necesidad y oportunidad de estas obras, por lo menos, comparadas con las alternativas. El tramo Buenos Aires-Rosario es, sin duda alguna, el mejor servido actualmente por la calidad de la autopista que une a las dos ciudades, que irá mejorando con la bienvenida construcción gradual del tercer carril y que ya avanza hasta Zárate.

Pero si de ferrocarriles se trata es difícil comprender por qué no se ha optado por trenes diésel, que pueden marchar hasta cerca de 200 kilómetros por hora, como lo han documentado en su libro los periodistas de este diario Diego Cabot y Francisco Olivera, y como figura en los propios pliegos licitatorios, como alternativa para el tramo entre Rosario y Córdoba.

El ahorro en tiempo con el TAVE a Rosario frente a estas alternativas es de menos de media hora. Respecto de las tarifas, nada se ha publicado, pero mis cálculos, necesariamente imperfectos debido a la escasez de información, las ubican en al menos el doble de la aérea y ocho o más veces las de los ómnibus.

Pensando en usos alternativos de los fondos, y si de mejorar los transportes se trata, también es bueno elogiar otras obras en marcha, como la gradual transformación en autopistas de la ruta del Mercosur -tristemente famosa por la frecuencia y gravedad de los accidentes que en ella se producen- y del tramo Córdoba-Rosario, que, según se dice, estaría listo para fines de 2009.

Sin "trenes bala", estas obras podrían acelerarse. Además, lo que resta por hacer en materia de vialidad es enorme. Aunque la cifra puede estar sobreestimada, la Asociación Argentina de Carreteras, en su plan 2007-2017, estima necesaria una inversión de 100.000 millones de pesos en la próxima década, para afrontar el crecimiento de la economía, el incremento del tránsito y la imprescindible mejora de los caminos rurales que sirven a zonas muy pobres.

La Argentina tiene sólo 83 kilómetros de caminos por cada mil kilómetros cuadrados, menos de la mitad que Brasil y también menos que México, Ecuador, Chile, Venezuela y Colombia.

La utilidad social de los TAVE también